2021-2022年
GR86&BRZに速攻試乗!
2.4ℓ 235psのパフォーマンスは? ブランドごとの味付けの違いとは?
モーターファン別冊
統括シリーズ Vol.135
2021年9月9日発行
スポーツカーのすべて
ベストロードスターを探せ!
S Leather Pac.／RS／NR-A／RF RS／RF VS
徹底検証
GRヤリス
試乗速報!!
GR86&BRZ
MotorFan
国産&輸入
最新人気
スポーツカー
徹底ガイド!
26
車種

CONTENTS

2021-2022年
スポーツカーのすべて

モーターファン別冊 統括シリーズ Vol.135
2021-2022年
スポーツカーのすべて

2021年9月9日発行

発行人 星野邦久
編集人 森本太郎
発行所 株式会社三栄
〒160-8461 東京都新宿区新宿6-27-30
新宿イーストサイドスクエア7F
編集部 TEL03-6897-4634
広告部 TEL03-6897-4622
販売部 TEL03-6897-4611

編集長 森本太郎
編集部 森田 準／千輪 毅／大津英昭／土屋直軌／今 総一郎／福永貴夫

ライター 石井昌道／岡島裕二／岡本幸一郎／河村康彦／工藤貴宏／小林秀雄／佐野弘宗／塚田勝弘／橋本洋平／森口将之／山本シンヤ／山本晋也

フォトグラファー 井上 誠／神村 聖／中野幸次／平野 陽／宮門秀行

デザイン 本間将一デザイン事務所
表紙デザイン 本間将一
DTP&画像補正 KCオフィス
印刷 大日本印刷

BRZ 第二章開幕

国産FRスポーツカーとして確固たる地位を確立したトヨタ86とスバルBRZの新型モデル（プロトタイプ）に、ついに試乗の機会がやってきた！ 全方位で進化した実力をさっそくチェックしてみよう。

打てば響くGR86

乗った瞬間に分かる86／BRZそれぞれの個性

「トヨタ×スバル」の共同開発で生まれた86／BRZは、「手の内感覚のFRスポーツ」「スペックよりも官能性を重視」「アフォーダブルな価格」というコンセプトで高く評価された。二代目はどんな進化を遂げたのか？

エクステリアは「継承と新しさ」がテーマ。Aピラーからトランクまでのラインやドアまわりに初代の面影が残るが、「よりFRらしく」「よりエモーショナル」なスタイルだ。初代はノスタルジーな印象が強かったが、新型は令和時代のスポーツカーに仕上がっている。インテリアも同様、水平基調のインパネや多機能型デジタルメーターの採用など、機能性の高さと令和らしくデジタルを上手に融合させ、質感高いクーペとしての魅力も高まったように感じた。

やはり、気になるのは走りだろう。開発コンセプトは「9年に渡る熟成で完成形となった初代のバランスの良さを一切崩さずに、新型としての進化をプラス」だ。それも単純に数値を引き上げるのではなく、開発陣やユーザーの「もう少し○○だったら」という本音の部分のアップデートが中心だ。一般的には「ネガつぶし」はクルマのコンセプトを曖昧にする危険性もあるが、そのジンクスを跳ね除けるべく全方位で進化した。

エンジンは高回転型NAを継承しながらも排気量を2・4ℓにアップ。実用域～中回転域はトルクアップ、高回転域はパンチ力アップとレッドゾーン（7450rpm）まで無理なくスッキリと回る気持ち良さを実感。2・0ℓの課題だったトルクの谷間も消えたことでシフトアップ後

レポート＝山本シンヤ（本文）　フォト＝平野 陽／神村 聖／中野幸次

試乗速報！ GR86／

動きに連続性のあるBRZ

進化ポイント

1. 2.4ℓに拡大された新型水平対向4気筒エンジン
2. 素材や構造を再構築したボディで運動性能を向上
3. 張り出したリヤフェンダーによるダイナミックな佇まい
4. 運転に集中できるコックピットを演出
5. 運転支援システム「アイサイト」を搭載

の駆動のつながりも良くなっている。

トランスミッションは先代と同じく6速MT／6速ATを用意。MTは軽いタッチで決まるシフトフィールと正確性の向上、初代で気になっていたノイズ低減などを実感。ATはスポーツモード時にはDレンジのみでパドルを使わずにサーキットOKなくらいドライバーの意志に忠実なシフト制御で、「スポーツ派もATはアリかも!!」と感じたくらいだ。

ボディ・シャシーは基本構造こそ初代から継承しているが、その中身はスバルの次世代プラットフォーム「SGP」の技術……「インナーフレーム構造」と「構造用接着剤」を採用。軽量化も熱心で、アルミ素材の使用やスチール部品の薄板化、細かい部品の見直しにより、初代とほぼ同等の車両重量を実現。ボディ剛性

アップやタイヤ変更に合わせてサスペンションセットも刷新された。
　試乗は袖ヶ浦フォレストレースウェイだ。走り始めてステアリング、シフト、ペダルなど操作系がカッチリしていることに気がつく。初代で課題だったシートはホールド性やフィット感の向上に加えて剛性が高められ、より正確な操作が可能である。
　最初のコーナーを曲がるだけで、初代との違いは歴然だ。車体は絶対的な剛性アップはもちろん、初代で感じた「どこかが弱い」と思う点がない上に、応答性の高さや力の連続性など、両社が量産の域を超えて手を加えたコンプリートカー以上の「強靭でしなやかなボディ」なのだ。
　車体がいいとサスペンションもよりいい仕事をする。具体的にはより粘りを増したリヤのスタビリティとノーズがシッカリと入るフロントの応答性の良さ、そして新採用のミシュラン・パイロットスポーツ4の相乗効果もあり、まるでトレッドが拡大されたかのような安定したコーナリングと常に路面を離さない追従性だ。〝予期せぬ〟アンダー／オーバーが出なくなった点も高く評価したい。
　ただ、これだけを言うと「安定方向に振ったんでしょ?」と思われてしまうが安心してほしい。初代の旨みである「自在性」や「コントロールする楽しさ」は不変……いやむしろその〝純度〟は増しており、クルマの挙動が安定している上にクルマの動きも解りやすいのでグリップもドリフトもドライバーの操作次第で自由自在な上に、ドリフト時もシッカリと前方向にトラクションが掛かる質のいいドリフトが可能だ。この辺りの進化は対症療法では無理で、基本素性を徹底的に鍛えた証だ。

▶SPECIFICATIONS（開発目標値）

	GR86
全長×全幅×全高（mm）	4265×1775×1310
ホイールベース（mm）	2575
トレッド（mm）　前／後	1520／1550
最低地上高（mm）	130
車両重量（kg）	1270
エンジン種類	水平対向4気筒DOHC
ボア×ストローク（mm）	94.0×86.0
総排気量（cc）	2387
最高出力（kW［ps］／rpm）	173［235］／7000
最大トルク（Nm［kgm］／rpm）	250［25.5］／3700
燃料タンク容量（ℓ）	50
トランスミッション形式	6速MT／6速AT
駆動方式	FR
サスペンション	Ⓕストラット Ⓡダブルウイッシュボーン
ブレーキ	Ⓕ&Ⓡベンチレーテッドディスク
タイヤサイズ	215/40R18

SPORTモードの制御が進化。スポーツ走行中と判断すると、最適なシフト操作を自動で行なう。

TRACKモード選択時はタコメーターが中央を陣取り、左側にはラップタイムを表示する。

先代から排気量をアップした2.4ℓの水平対向4気筒エンジンを新搭載し、最高出力は235psを誇る。吸排気性能の強化とフリクション低減によって、高回転まで滑らかに吹け上がり、スポーツカーらしい力強い加速を実現している。

鍛え上げられた体幹で コーナーを鋭く駆け抜ける

多くの人が気になるGR86／BRZの違いだが、バネ／ダンパー／スタビライザー／EPS制御に加えて、フロント・ナックル（GR86：スチール、BRZ：アルミ）、リヤ・スタビライザー取り付け方法（GR86：サブフレーム、BRZ：ボディ）、リヤ・トレーリングアームブッシュなど変更項目は細かい上に多い。

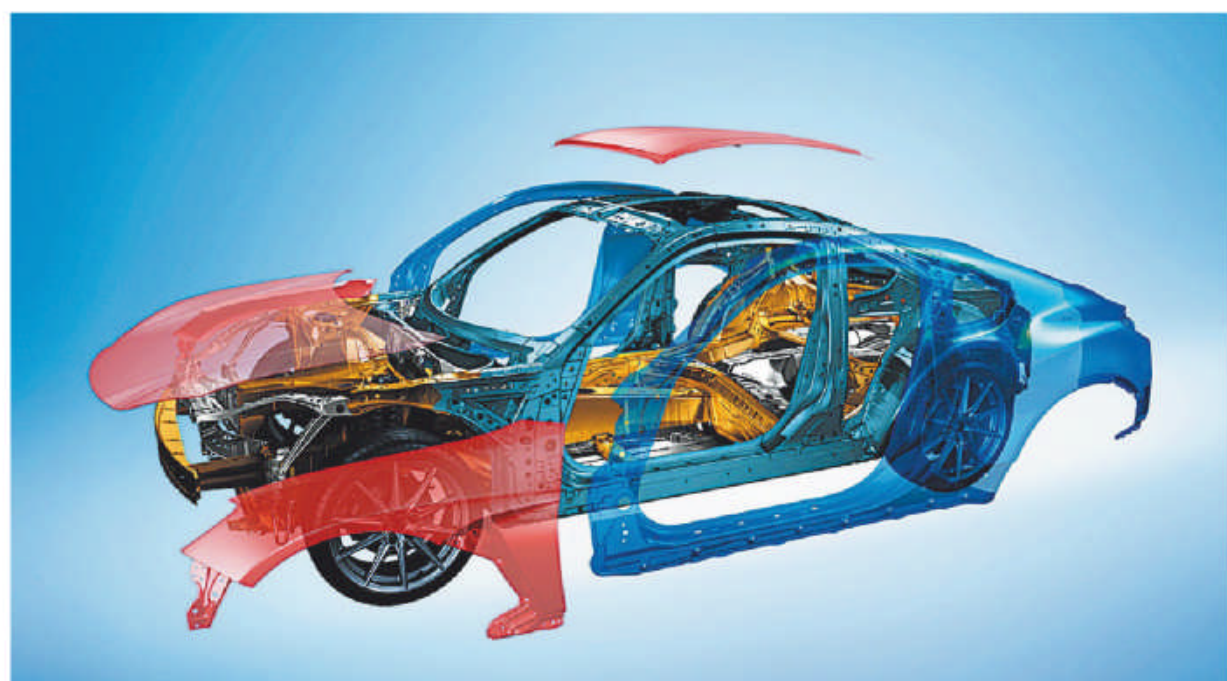
一般的には「GR86はドリフトしやすい」「BRZは安定志向」と思われているが、実はそれは大きな間違いだ。どちらもグリップ／ドリフトともに自由自在な走りを備えているし、絶対的な限界も変わらない。では、何が違うのか？ 筆者は限界に至るまでの「過程」や「道筋」に違いがあると感じた。

ひとつは「操舵してからの一連の動き」で、GR86は打てば響くメリハリのある動き、BRZは過度な部分のない連続性のある動きである。もうひとつは「荷重コントロール」で、GR86はアクセルOFFでも姿勢変化できるほど荷重移動がしやすいのに対し、BRZは普段は安定方向だがドライバーが積極的な荷重移動をしたときに姿勢変化が可能。

恐らくGR86は「積極的に姿勢変化を楽しんでね」、BRZは「スバルの安心・安全の思想ですが、ドライバーの意思で姿勢変化も楽しめます」と言う考え方による味つけだ。それは各ブランドが目指す走りの方向性に準じているので、どちらの味つけも間違っていないと思う。

実はMTはECUのマッピングが異なり、GR86は実用域でトルク感を演出、BRZはアクセル操作にリニアな特性になっている。さらにATもスポーツモードが異なりGR86はシフトスピード重視、BRZは滑らかさ重視の制御と、各々のハンドリングに見合った味つけが施される。

当初は新型の仕様分けは「最小限でOK」という判断だったそう。ただ、スバルの最新技術を盛り込むことで「BRZらしさ」は出しやすいが、「GR86らしさ」を出すのは難しかったと思われる。そんなGRの開発陣の悩みを豊田章男社長はテストカーから感じ、土壇場でセットアップの変更を指示したのだろう。

結果的にこのやり取りで「GR86らしさ」「BRZらしさ」が高められた。この違いは「誰でもすぐに解る」レベルなので、二台を乗り比べた上で選んでほしい。

スバルグローバルプラットフォームから得たノウハウを採用してボディを再構築。先代モデル比でフロント横曲げ剛性が約60％、ねじり剛性が約50％向上。ルーフ、フード、フロントフェンダーには軽量なアルミが使われている。

▶SPECIFICATIONS（開発目標値）

	BRZ
全長×全幅×全高（mm）	4265×1775×1310
ホイールベース（mm）	2575
トレッド（mm） 前／後	1520／1550
最低地上高（mm）	130
車両重量（kg）	1270
エンジン種類	水平対向4気筒DOHC
ボア×ストローク（mm）	94.0×86.0
総排気量（cc）	2387
最高出力（kW［ps］／rpm）	173［235］／7000
最大トルク（Nm［kgm］／rpm）	250［25.5］／3700
燃料タンク容量（ℓ）	50
トランスミッション形式	6速MT／6速AT
駆動方式	FR
サスペンション	Ⓕストラット Ⓡダブルウイッシュボーン
ブレーキ	Ⓕ&Ⓡベンチレーテッドディスク
タイヤサイズ	215/40R18

新型GR86&BRZ ディテールチェック!!

ここでは新型GR86とBRZの外観から内装までディテールを見比べてみよう。先代と同様に両者にはわずかだが違いがあり、それぞれの個性が表現されている。

EXTERIOR

TOYOTA GR86

ベルトラインから水平に通ったフェンダートップによって、FRらしいプロポーションを表現。水平に低く通ったアンダーボディとキャビン後部の絞り込みでワイド&低重心な印象を強調する。

［ 走りの良さを予感させるダイナミックなスタイル ］

SUBARU BRZ

プロポーションはGR86と共通で、ひと目見た瞬間に走行性能の高さや躍動感を予感させるデザイン。サイドスポイラーやフェンダー後方のエアアウトレットなど、機能性をもち合わせた空力アイテムが多数備わる。

GR86とBRZの違いは?

GR86はブランドとの統一を狙ったメッシュグリルを採用する一方で、BRZは横に伸びるバーでワイド感を演出することで両者の違いを表現。

GR86とBRZではライトの光り方が異なり、GR86が「ノ」の字を描くように輝き、BRZは「コ」の字を描くように輝く。

DEMENSION

全幅は先代と変わらないが、ホイールベースは5㎜、全長は25㎜伸びている。また全高は10㎜下がっており、よりスポーツカーらしいプロポーションとなった。新型ではフロントフェンダー後方にエアアウトレットが備わり、スポーツカーらしい見た目と機能性を高めている。

新型BRZ

全幅 1775mm

全長4265mm

ホイールベース 2575mm

全高 1310 mm

先代BRZ

全幅1775mm

全長4240mm

ホイールベース 2570mm

全高 1320 mm

INTERIOR

スポーツ走行に没頭できる空間へ

先代86

新型GR86

TOYOTA **GR86**

フルモデルチェンジで内装を刷新。インパネは水平基調となっており、先代と比べると中央のエアコン吹き出し口の張り出しがなくなった。メーターバイザーも低められており、視界が広がっているという。メーターは7インチのTFT液晶を用いたデジタルメーターとなった。

先代BRZ

新型BRZ

SUBARU **BRZ**

GR86とレイアウトは共通。ただし、ドアパネルのカラーはGR86がレッドだが、BRZはブラックとなる。先代BRZと比べると、レッドステッチはステアリングやサイドブレーキに留まっており、インパネは全体としてブラックでまとめられている。

メーターは7インチTFT液晶パネルを採用。スポーツモードを選ぶと中央の枠がレッドに変わり、ドライバーの高揚感を掻き立てる。

AT車には運転支援システム「アイサイト」を搭載。クルーズコントロールは全車速追従機能付き。

トランスミッションは6速MT（左）と6速AT（右）を用意。ブーツにはレッドのステッチがあしらわれる。サイドブレーキはレバー式を採用している。

後席には2名分のシートを確保。居住空間は広くないが、座面の窪みを深めることで窮屈さを軽減している。

フルモデルチェンジでホールド性とフィット感が高められたシートへ刷新され、運転中の疲労を軽減させるとともに、クルマの挙動をドライバーに正確に伝える。

エンジン	1.6ℓターボ
最高出力	272ps／6500rpm
最大トルク	37.7kgm／3000-4600rpm
車両重量	1280kg
トランスミッション	6速MT
駆動方式	4WD
車両本体価格	456万円

GR YARIS RZ "High Performance"

エンジン	1.5ℓ
最高出力	120ps／6600rpm
最大トルク	14.8kgm／4800-5200rpm
車両重量	1130kg
トランスミッション	ダイレクトシフトCVT
駆動方式	FF
車両本体価格	265万円

GR YARIS RS

RZ/RSの乗り比べから ベースのヤリスとの比較も

世の中が電動化に邁進する中、GRスープラにGR86とピュアエンジンのスポーツカーを送り出し続けるトヨタ。しかし前述の２台はそれぞれBMWとスバルとの共同開発。そんな中でトヨタが100%手掛けるのがGRヤリスだ。ヤリスの名を冠しながらも専用のボディ・エンジン・駆動システムとピュア度の高い一台に仕上がった。ここではRZ、RSの2台の走りを見極めたい。

レポート＝山本シンヤ　フォト＝平野 陽

豊田章男社長自らが開発にGOサインを出した

2015年、豊田章男社長はWRC（世界ラリー選手権）への復帰を宣言した。実はこの時、彼の頭の中にはもうひとつのプロジェクトが浮かんでいたという。それは「WRCマシンの血を受け継いだスポーツ4WDを創る」だった。そのモデルこそがトヨタ20年ぶりとなるスポーツ4WD「GRヤリス」だ。

トヨタは07年のMR-S生産終了後、スポーツカー不在の状況が続いた。しかし、12年にスバルと共同開発で「86」、19年にBMWと共同開発「GRスープラ」が登場した。この2台は国内外で高い評価と人気を博したものの、豊田社長の心の中にはモヤモヤがあった。

「86はラリー／レースでの私の大事な相棒です。スープラもその名に相応しいクルマとして復活させることができたが、心の中には『トヨタが自らつくるスポーツカーが欲しい』という強い想いがあったのも事実です。それをカタチにしたのがGRヤリスになります」と語っている。

そんなGRヤリスの開発にGOを出したのは豊田社長自身である。それも一般的によくある、現場が企画をまとめて決済を取りに行き、「まぁ、いいんじゃない？　頑張ってね!!」といった形式上の話ではなく、本当にプロジェクトの一員として……なのだ。開発責任者の齋藤尚彦氏は、「社長はマスタードライバーとしてだけでなく、スポーツ4WDにすることの決断やデザイン、さらにはパッケージまで具体的な指示がありました。私はその想いを具体化させる実践部隊というわけです」と語る。

GRヤリスは「トヨタが自らつくるスポーツカーが欲しい」という豊田社長の強い想いとともにもうひとつのミッションが掲げられていた。それは1999年にセリカGT-FOURの生産終了以降、完全に失われていたスポーツ4WD開発の技術／技能を取り戻すことだった。実は社内にはセリカGT-FOUR開発時の技術書は残されていたが、実際に開発していたエンジニアはすでに退職。つまり、技術／技能は途切れて、まさにゼロからのスタートだったのだ。

失われた20年を短期間で取り戻すために選んだ手段は「モータースポーツから学ぶ」開発だった。さらに従来のトヨタのルール／基準を超えた「設計」、データとドライバーコメントを紐づけした「テスト方法」、その場で直してすぐに乗るという「スピード感」、プロドライバーによる「評価」、スーパーカー並みの「高精度の量産」、少量生産でもコストを上げない「工夫」など、すべてにおいてトヨタの常識を覆す手法が取られた。

惜しみなく専用アイテムを投入するGRヤリス

そんなGRヤリスには3つのグレードが用意されているが、まずはメインストリームとなる1・6ℓ直噴ターボ+4WD搭載の「RZ」系について紹介していきたいと思う。

エクステリアはベースのヤリスにはない3ドアボディだが、単純にドアの枚数違いではなくボディ自体が専用だ。担当デザイナーは「ヘッドライト以外はほぼ専用と言ってもいいでしょう」と語る。一方、インテリアは専用のステアリングやメーター、スポーツシートなどが採用されるものの、インパネ形状をはじめとする基本的な部分に関してはノーマルのヤリスに準じた仕様となる。ただし、ノーマルのヤリスよりも全高が低く、フロントウインドウも上下方向が短いため、運転席から左前方を見る際にルームミラーとディスプレイオーディオが邪魔をするので上下方向が狭く見辛いのが難点だ。

レスポンス良くフラットにトルクが湧き、自然にラインをトレースしていく

パワートレーンは1・6ℓの直列3気筒直噴ターボ。ダイナミックフォースエンジンの高速燃焼技術とモータースポーツ技術の融合により、272ps／370N·mのパフォーマンスと燃費性能／環境性能をバランス良く両立。また、クラス最軽量／最小サイズもポイントのひとつだ。

高出力の小排気量ターボながらも扱い辛さは皆無。回すほどに力強さが増す性格だが、実用域から谷間のないフラットなトルク特性とレスポンスの良さ、そして7000rpm

「RS」には電動パーキングが備わる。「RZ」系やベースのヤリスにはない装備だ。オートホールド機能はあるが、ACCは渋滞追従には対応せず、30㎞/h以下で解除される。

GR YARIS RS		GR YARIS RZ "High Performance"
3995×1805×1455	全長×全幅×全高（mm）	3995×1805×1455
2560	ホイールベース（mm）	2560
1525／1555	トレッド（mm） 前／後	1535／1565
1130	車両重量（kg）	1280
140	最低地上高（mm）	130
5.2	最小回転半径（m）	5.3
M15A-FKS	エンジン形式	G16E-GTS
直列3気筒DOHC	種類	直列3気筒DOHCターボ
80.5×97.6	ボア×ストローク（mm）	87.5×89.7
1490	総排気量（cc）	1618
88［120］／6600	最高出力（kW［ps］／rpm）	200［272］／6500
145［14.8］／4800-5200	最大トルク（Nm［kgm］／rpm）	370［37.7］／3000-4600
レギュラー／50	使用燃料／タンク容量（ℓ）	プレミアム／50
18.2	WLTCモード燃費（km/ℓ）	13.6
ダイレクトシフトCVT	トランスミッション形式	6速MT
FF	駆動方式	4WD
Ⓕストラット Ⓡダブルウイッシュボーン	サスペンション	Ⓕストラット Ⓡダブルウイッシュボーン
Ⓕベンチレーテッドディスク Ⓡディスク	ブレーキ	Ⓕ&Ⓡベンチレーテッドディスク
225/40R18	タイヤサイズ	225/40ZR18
ダンロップ SP SPORT MAXX 050	タイヤ銘柄	ミシュラン・パイロットスポーツ4S

「RS」のエンジンは1.5ℓ自然吸気。ベースのヤリスに積まれているものと同じだ。これに組み合わされるのは発進ギヤ付きのダイレクトシフトCVT。10段変速モードを備え、ラバーバンド感も最小限。

直列3気筒の1618ccから272psと37.7kgmを発揮するG16E-GTSエンジン。中途半端な排気量はWRC規定に対応するため。少し前の2.0ℓターボ並みのパワーながらレスポンスにも優れる。

コックピットのデザインはシフトノブまわり以外は基本共通。メーターはヤリスに設定されていた二眼タイプではなく通常のクラスタータイプだ。速度計の上限表示は「RS」が180km/hなのに対し、「RZ」は280km/hだ。ペダルは両方ともアルミタイプ。ステアリングはこれまでのGRモデルとは異なる意匠で、ヤリスとイメージをダブらせるが専用品。グリップ部分が太く、握りやすい。

こちらは「RZ」「RS」に装備されるスポーツシート。こちらもホールド性を考えたつくりなのだが、"ハイパフォーマンス"用のシートの方が収まり感、サポート性はともに上だ。

ベースのヤリスのラゲッジアンダーは白い発泡スチロールむき出しだったが流石に黒く塗られた。形状は共通ながら「RZ」はバッテリーが、"ハイパフォーマンス"にはさらにインタークーラー冷却水のタンクが備わるので実質荷物は積めなくなる。

"ハイパフォーマンス"にはプレミアムスポーツシートを装備。肩まわりや座面のサイドサポートなど、純正シートとしてはなかなかのレベル。表皮はウルトラスエード+合皮。

「RZ」「RS」に装備されるのはエンケイの鋳造ホイール。225/40R18というタイヤサイズは全車共通だが、タイヤ銘柄はダンロップSPスポーツMAXX050となる。

フロントバンパーは形状こそ全車共通だが、「RZ」系にはインタークーラーが収まり、"ハイパフォーマンス"にはブレーキダクトが設けられている。ただ、「RS」でも穴自体は簡単に開けられそうで、ダクトの追加も難しくなさそう。

スリットローターと対向キャリパーが「RZ」の証。レッド塗装とBBS鍛造ホイール、ミシュラン/パイロットスポーツ4Sタイヤを備えるのは"ハイパフォーマンス"だけ。

のレッドゾーンを超えていきそうな伸びの良さや回転精度の高さに思わずニンマリ。アクセルを踏んだ際の応答性やツキの良さは2・0ℓターボのスポーツ4WDの先輩を超える。

トランスミッションは6速MTのみ。ストロークはやや長めで軽いタッチだがカチッチッと決まるフィーリングは横置きMT最良レベルの仕上がりと断言できる。オーナーの中では「ヒール&トゥがしにくい」という声もあるが、筆者はあまり気にならず……。ちなみに100km/h時のエンジン回転数は約2500rpm、120km/hだと約3000rpmだが、想像以上にフレキシブルなエンジン特性なので、個人的にはもう少しワイドなギヤ比でもいいように感じた。

プラットフォームはフロントがヤリスと同じGA-B、リヤまわりはひとクラス上のGA-Cというハイブリッド仕様だが、共通なのは基本構造のみで実際はWRCのレギュレーションに有利となるようにほぼ専用設計だ。AWDシステムは「GR-FOUR」と呼ばれるシンプル&軽量にこだわったハイレスポンスカップリングを採用。ドライブモードスイッチに合わせて前後トルク配分は60:40(ノーマル)、30:70(スポーツ)、50:50(トラック)となる。

フットワークは2種類を設定。より走りにこだわる「RZハイパフォーマンス」は前後にトルセンLSD+ミシュラン・パイロットスポーツ4S&BBS製鍛造アルミホイール、普及版の「RZ」はオープンデフ+ダンロップSPスポーツMAXX&エンケイ製鋳造アルミホイールの組み合わせ。サスセットも各々の仕様に合わせて最適化。今回の試乗車は「RZハイパフォーマンス」だ。

サーキットでは「軽さが武器」であることを実感するが、リアルワールドでは逆にサイズを感じさせない重厚な印象が強い。特にボディとサスペンション取り付け部は日本車ではあまり感じることのない強靭さがある。ポルシェのそれに近いと感じた。ステアリングは比較的重めの設定だが直結感が高く信頼できるフィールで、ノーマルモードは安心、スポーツモードは自然でスッキリ……と違いが感じられたが、これは駆動配分の差によるものだろう。

サスセットはスポーツ走行を想定した設定で硬めの部類に入るが、スムーズな足の動きとミシュラン・パイロットスポーツ4Sの吸収性の高さ、BBS鍛造アルミホイールによるバネ下のスッキリ感なども相まって、リアルワールドでの快適性は想像以上に高い。ちなみにノーマルでも十分だが、GRパーツのエアロを装着すると、空力操安の効果がプラスされコンパクトカーとは思えない直進安定性の高さを見せる。

ハンドリングは一般道の速度域ではまさにオンザレールで不安要素といえば限界性能が高過ぎて見えてこないことくらい(笑)。LSD効果も相まってアクセルONで積極的に向きを変える味つけだが、その動きは非常に自然で機械で力任せに曲げている……という感じはしない。個人的にはコーナー進入時はスポーツモード、脱出時はトラックモードのバランスが良いと感じたが走行中にダイヤルを回すのはさすがに困難……。駆動力配分は基本固定のようだが、欲を言うと走行条件によって駆動力配分を可変するモード(AUTOモード!?)があってもいいと思った。

ひとクラス上の走りを堪能 オンザレール感溢れるRS

もうひとつのグレード「RS」は、RZ系とほぼ同じボディ/シャシーに、ノーマルのヤリスと同じ120ps/145Nmを発揮する1・5ℓ自然吸気とダイレクトCVTを組み合わせたFFモデルだ。「何だ、見た目だけのモデルなのね」と思った人は残念ながら不正解で、絶対的なパフォーマンスはほどほどながらも、走りはプレミアムスポーティハッチと呼べるポテンシャルを備えている。そこで今回はノーマルのヤリス(「Z」:試乗車の都合で6速MT仕様)と比較しながらチェックしてみた。

パワートレーンは共通だが、実際に乗り比べるとノーマルのヤリスの方が断然力強い。その理由はトランスミッションの差ではなく車両重量の差。この2台の車両重量差は何と130kg。逆に捉えれば、GRヤリスはそれだけボディ/シャシーが強固に仕上がっているということを意味している。ノーマルの倍以上のパフォーマンスのエンジンを搭載する上にそのまま競技で使用してもへこたれないスペックが与えられているのだから当然だろう。

フットワークはキビキビ感、乗っていてワクワクする感覚、ドライバーの操作に忠実に反応……といった基本的な考え方は共通だが、乗った時のフィーリングは別物だ。具体的に

	YARIS Z	RS
全長×全幅×全高（mm）	3940×1695×1500	3995×1805×1455
ホイールベース（mm）	2550	2560
トレッド（mm） 前／後	1480／1475	1525／1555
車両重量（kg）	1000	1130
最低地上高（mm）	145	140
最小回転半径（m）	5.1	5.2
エンジン形式	M15A-FKS	M15A-FKS
最高出力（kW［ps］／rpm）	88［120］／6600	88［120］／6600
最大トルク（Nm［kgm］／rpm）	145［14.8］／4800-5200	145［14.8］／4800-5200
トランスミッション形式	6速MT	ダイレクトシフトCVT
駆動方式	FF	FF
サスペンション	Ⓕストラット Ⓡトーションビーム	Ⓕストラット Ⓡダブルウイッシュボーン
ブレーキ	Ⓕベンチレーテッドディスク Ⓡリーディングトレーリング	Ⓕベンチレーテッドディスク Ⓡディスク
タイヤサイズ	185/55R16	225/40R18

ベースのヤリスに対し、ぐっと地を這うようなフォルムに。エンジンパワーは同一だが車重は130kg重く、パワー感はヤリスの方が上。しかし完全にシャシーが勝っている「RS」はGRヤリスのボディを味わうには最適と言える。

はGRヤリスは路面にピッタリ張り付いたオンザレールのハンドリングと、無駄な動きが抑えられたクルマの動き、そして高剛性ボディと高精度組み付けが活きる動的質感の高い乗り心地など、良い意味でひとクラス上の乗り味。対するヤリスは軽快で小気味良いクルマの反応や無駄な動きは多いが、逆にその姿勢変化を活かした自在性の高いコーナリングが可能なハンドリングとやや硬めだがいなしの効いたスッキリとした乗り心地と、まさにコンパクトハッチの王道的な乗り味だ。

何を求めるのかにもよるが、クルマとしてのバランスという意味で見るとノーマルのヤリスの方に軍配が上がる。逆を言えばGRヤリス「RS」はパワートレーンに対してシャシーが完全に勝った状態だ。そういう意味では、GRヤリス「RS」がヴィッツGR／GRスポーツの後継か問われると、素直にYESとは言えないのも事実である。仮にノーマルのヤリスにGRスポーツが設定され、GRヤリス「RS」にもう少しパワーのあるエンジンが搭載できれば、この辺りのモヤモヤが解決できるのだが……。

そろそろ結論に行こう。モータースポーツ直系と聞くと気難しい性格のモデルだと思う人もいるが、それは大きな間違いである。極限状態で勝つには「速さ」に加えて「乗りやすさ」が重要となる。そういう意味では、GRヤリスはトヨタのラインナップの中でも最も「ドライバーファースト」なモデルであるとともに、電動化の波が押し寄せる時代に表れたピュアなスポーツカーであり、まさに「令和のラストサムライ」と呼びたくなる一台である。

モータースポーツ直系のピュアスポーツは ストリートにおいても最高の一台

GRヤリス徹底検証!

ソフトトップ？ RF？
RSにするべきか？

ベストバイはドレだ!?

それともNR-A!?

NDロードスターもRFの追加やMCを経てほぼ熟成されつつあると言って良いだろう。そこでロードスター各モデルを集め、ベストバイを探ることにした。純エンジン車のロードスターはもしかしたら現行限りかもしれない今だからこそ、じっくり見極めたい。

レポート＝石井昌道（本文）　フォト＝神村 聖／宮門秀行

RF RS
RF VS
ロードスターの
NR-A
横浜305
つ60-60
横浜305
つ60-59
横浜304
た59-11

初代ロードスターに回帰し再び軽快感を手にした四代目

2015年に登場した現行モデルのNDロードスターは、現代的な安全性能を確保した上で初代モデル並の軽量化を実現したことで話題になった。軽量と剛性は二律背反であるが、その両立を果たすために設計思考からして一新。個々のパーツ単位で見れば従来よりも剛性が低くなったとしても、組み上げて一台のクルマとなったときに車体側との連結などで然るべき剛性が確保されるように設計することで無駄を省いた。また1980年代に比べれば高張力鋼板など、軽量・高剛性に資する素材が安価に入手できるようになったことも、アフォーダブルでなければならないというロードスターのもうひとつのコンセプトを維持したまま初代モデル並の車両重量を実現することに貢献した。かくしてNDロードスターの最軽量グレードである「S」は、990kgと1t切りを実現。初代モデルの中でも1・6ℓエンジンだった前期には届かないが、後期の1・8ℓとは同等となった。

今回は現行モデルからソフトトップの3グレード、RFの2グレードと計5グレードを連れ出して比較試乗。ベーシックな「S」とAT車を除けば、走りの性能的にはほぼ網羅できるラインナップと言っていい。ちなみにソフトトップの「S」は最軽量だが、リヤスタビライザー、トンネルブレースバー、LSD（トルセン式）などが装備されていない。ライトウエイトスポーツの老舗であるロータスは、基本はスタビライザーやLSDに頼らないことを是としていたから、「S」のシャシーの素性で勝負する考え方に共感するところもあり、乗り味にもユニークさがあるのだが、ワインディングロードを積極的に走らせたいという欲求が強いドライバーにとってはもの足りなくなることも事実。適度なスピードでじっくりクルマと対話したい向きには「S」に乗ってみてほしいところだが、今回は絞らせてもらった。

ロードスターを選ぶ上でまず大きな分かれ目となるのがソフトトップかRFかだろう。どちらがよりロードスターらしいかと言えば間違いなく前者であり、可能な限りルーフを開け放って乗るのが正しい。けれども、ハードトップを被ったクーペ風のスタイルを好む人も一定数はいるのだ。かくいう自分も若かりし頃に初代ロードスターを購入するとき、オプションのデタッチャブル・ハードトップを選択。カフェレーサー風のスタイルに惚れ込んだからで、オープンで走るよりもこいつを載せて走る時間の方が圧倒的に長かった。現行のRFは、そこまで硬派な雰囲気ではなく、洗練された大人の乗り

以前は「高回転まで回しきる楽しさの1.5ℓ、ゆとりのトルクの2.0ℓ」とキャラに明確な違いがあったが、MCで2.0ℓも26psアップを果たし、高回転まで回るエンジンとなった。エンジンの総合力ではRFの2.0ℓに分がある。

双方の「RS」に装備されるビルシュタインダンパー。標準サスは積極的に荷重移動を意識させるセッティングなのに対し、「RS」はレスポンスが良く向きを変えていきやすい。

S Leather Package

ロードスターの中でラグジュアリーグレードと言えるのがこの「Sレザーパッケージ」。走りの装備は「Sスペシャルパッケージ」と共通だが、こちらには「RS」と同等となる大径ローター＆ブレンボキャリパー＆レイズ鍛造ホイールをオプションで追加できる（MT車のみ）。装着タイヤはアドバンV105。

RS

他のグレードに対し、専用レカロシート、ビルシュタインダンパー、フロントタワーバー、RF用の大径ローターなど多くの専用装備で走りの純度を高めたのが「RS」だ。撮影車にはメーカーオプションでフロントブレンボキャリパーとレイズ鍛造ホイールが装着されていた。タイヤはポテンザS001。

物という印象でエレガントだ。また、日本でフルオープンで乗るのは、なんだか気恥ずかしいこともあるが、RFならそんな思いをせず適度にオープンを楽しめる。

RFのリヤまわりの重量は落ち着きある走りにつながる

乗り味はどうかと言えば、これまた落ち着きがある。ソフトトップはヒラヒラと軽快にコーナーを舞うような感覚だが、RFはしっとりとしていて重厚感さえある。今回のようなワインディングロードでは、コーナリング中に路面が荒れていたりするとソフトトップはリヤがスキップするように横にずれていってしまうこともあるが、RFはグッとリヤタイヤを路面に押しつけ続けて安定感があるのが美点。リヤまわりの重さがいい方向に作用して落ち着きのある挙動となっているのだ。

ただし、サーキットレベルで攻めた走りになってくると、そのリヤまわりの重さが気になることも。高い位置が重たいような感覚があって、Gがたまっていく長い高速コーナーなどでは慣性でテールをもっていかれそうな雰囲気が出てくる。

ライトウエイトスポーツらしいヒラヒラ感や、よりハードなスポーツドライビングを楽しみたいのならソフトトップ、落ち着いた走りとエレガンスをとるならRFと考えて間違いはない。RFの2・0ℓエンジンは18年の改良時に大幅なスープアップを果たしている。それ以前は、ソフトトップの1・5ℓはあえての小排気量を7500rpmまで使い切ることでドライビングプレジャーを演出し、RFの2・0ℓは豊かなトルクで大人な乗り味といったところだったが、改良後は2・0ℓでも7500rpmまで回る1・5ℓの考えに近いフィーリングとなった。最高出力は26ps増の184ps、最大トルクは5Nm増の205Nm。ライトウエイトスポーツとしては余裕のトルクがありながら切れ味も鋭くなっているので、エンジンの総合力ではRFに軍配が上がると言っていい。

それでは「S」を除くスタンダードモデルと最もスポーティな「RS」との違いに話を変えよう。スタンダードは今回の試乗車ではソフトトップの「Sレザーパッケージ・ホワイトセレクション」、RFの「VSホワイトセレクション」になる。ソフトトップの「S」とは違ってトンネルメンバー、リヤスタビライザー、LSDなどは標準装備されている。対する「RS」はソフトトップではブレーキローターが大径になり（RFは共通）、ビルシュタイン社製ダンパー、フロントサスタワーバーで強化される。

ROADSTER SPEC

ボディタイプ	リトラクタブルハードトップ			ソフトトップ				
グレード	RF S	RF VS	RF RS	S	S Special Package	S Leather Package	RS	NR-A
全長×全幅×全高（mm）	3915×1735×1245			3915×1735×1235				
ホイールベース（mm）	2310							
エンジン	2.0ℓ直列4気筒DOHC			1.5ℓ直列4気筒DOHC				
最高出力（kW［ps］／rpm）	135［184］／7000			97［132］／7000				
最大トルク（Nm［kgm］／rpm）	205［20.9］／4000			152［15.5］／4500				
タイヤサイズ	205/45R17			195/50R16				
車両重量（kg）	1100〈1130〉	1100〈1130〉	1100	990	1010〈1050〉	1020〈1060〉	1020	1010

※〈　〉内は6速AT車

RF VS

ソフトトップの「S スペシャルパッケージ」に対応するのがRFの「S」。そして「S レザーパッケージ」に対応するのがこちらの「VS」だ。こちらもブレンボキャリパーをオプションで追加できるが、AT車にも追加できるのが「S レザーパッケージ」との違いだ。装着タイヤはポテンザS001。

RF RS

走りに関する装備はソフトトップの「RS」と同様。ただし「RF RS」はブレンボキャリパーをオプション装着した際にBBS鍛造ホイールが備わるのがソフトトップとの違い。タイヤはポテンザS001を履く。RFのルーフは頭上のみの開閉だが、運転中の開放感はソフトトップと変わらない。

ソフトトップRSに採用の大径ローターは効果大

ソフトトップでスタンダードと「RS」を比べると、ブレーキローターの差は想像していたよりも大きかった。ライトウエイトでパワーもさほどではないから、ストッピングパワーとしてはスタンダードでも十分なのだが、ブレーキペダルを踏み込んでカチッと当たっているところからのコントロール性は大径ブレーキの方が遥かに上。スタンダードは、ややハードめのブレーキングのつもりでも、そこから踏力を増しても制動力がほとんど増えない。ほぼフルブレーキ状態なのだ。大径ローターならば、もう一段制動力が高まってスピードを殺すこともできるし、ノーズをもっと沈み込ませることもできる。戻し側のコントロール性も大径ローターが上だ。ロードスターのドライビングの楽しさの源は、荷重移動を感じやすいこと。それをより深く味わうにはブレーキのコントロール性は重要な要素だ。

ROADSTER EQUIPMENT

ボディタイプ	リトラクタブルハードトップ			ソフトトップ				
グレード	RF S	RF VS	RF RS	S	S Special Package	S Leather Package	RS	NR-A
クルーズコントロール	○	○	○		△	○	○	
アダプティブLEDヘッドライト	○	○	○		△	○	○	
オートハイビーム				○	○			○
インシュレーター付きソフトトップ						○		
オーディオディスプレイ				○				○
7インチセンターディスプレイ&コマンダーコントロール	○	○	○		○	○	○	
脱着式カップホルダー	2個	2個	2個	1個	2個	2個	2個	1個
ステンレススカッフプレート		○	○			○	○	
レカロ製シート			○				○	
レザーシート		○				○		
シートヒーター	○	○	○		△	○	○	
オートエアコン	○	○	○		○	○	○	
CD/DVDプレーヤー&地デジTVチューナー	△	○	○		△	○	○	
4スピーカー				○				○
6スピーカー	○				○			
BOSEサウンドシステム	△	○	○		△	○	○	
Bluetooth	○	○	○		○	○	○	
軽量フライホイール	○（MT）	○（MT）	○	○	○（MT）	○（MT）	○	○
トルセンLSD	○（MT）	○（MT）	○		○（MT）	○（MT）	○	○
リヤスタビライザー	○	○	○		○（MT）	○（MT）	○	○
フロントブレンボ製キャリパー		△	△			△（MT）	△	
大径ブレーキローター	○	○	○			△（MT）	○	○
ビルシュタイン製ダンパー			○				○	○
トンネルブレースバー	○（MT）	○（MT）	○		○（MT）	○（MT）	○	○
フロントサスタワーバー			○				○	○
レイズ製鍛造ホイール						△（MT）	△	
BBS製鍛造ホイール		△	△					

○＝標準装備　△＝メーカーオプション

そしてステアリングを切り始めてコーナリングに入っていく初期段階でも大きな違いがある。「RS」はより俊敏で正確にノーズがインへ向いていく。スタンダードは、もう少し時間を掛けて曲がっていく感覚だ。決して鈍いというわけではないが、サスペンションがスルスルとストロークしていって、それから曲がり始める。そのわかりやすいプロセスにも楽しさはあるが、ペースが上がっていくと「RS」のレスポンスの良いステアリングの方が走りのリズムがとりやすい。

今回は一部ドライ、大半がウエットの中での試乗となったが、ウエットの路面でスタンダードのタイヤをじっくりと路面に押しつけられる感覚があって案外と乗りやすかった。硬派なドライバーには「RS」がオススメだが、ロバスト性の高いスタンダードも悪くない。大径ローターは「Sレザーパッケージ」ならばオプションで選択可能。なぜか「Sスペシャルパッケージ」では選べない。

RFの「VS」と「RS」の違いも傾向は似ている。「RS」の方がステアリング・レスポンスが良好で軽快感が増すのだ。ただし、RFは前述のように落ち着いた乗り味が身上であり、この特性には「VS」の方がマッチングがいいようにも思う。ただコーナーを攻め込むのではなく、荷重移動やタイヤと路面がグリップしていく感触をじっくりと楽しみながら走らせるのにRFの「VS」はいい選択だろう。RFのスタイルに惚れているけれど、ソフトトップに近い軽快感が欲しいという欲張りな人にはRFの「RS」が期待に応えてくれるはずだ。

NR-A

快適装備や装飾は最小限だが、大径ローターに専用の車高調整機能付きビルシュタインダンパー、専用LSD、サイズアップラジエターを装備する。撮影車はサーキット走行に対応し、ロールバーにフルバケットシート、フルハーネス、サーキット対応ブレーキパッドを装着。タイヤはポテンザRE003。

レースベース車のNR-Aをストリートカーとして見ると

最後の一台はソフトトップでレース仕様の「NR-A」。快適装備は最低限となる代わりに、走りの装備は「RS」並で、さらにビルシュタイン社製ダンパーは車高調整式となる。

試乗車にはエンドレス社製のブレーキパッドが装着されていて、「RS」以上にフィーリングが良かった。バイト感が強く、ブレーキング開始からガチッと強力な減速感がありながら、コントロール性も良好。純正品よりも減るのは早いだろうが、それだけ性能もフィーリングも良いわけだ。サスペンションは引き締まっていてストロークも短くなるが、それでもノーズの沈み込みを自在に制御できる。

レース用のフルバケットシートが

ロードスター自体の魅力が高いからこそ悩める選択！

装着されていたが、これがドライビングプレジャーを大いに高めていた。サポート性もさることながら、ヒップポジションが低くなっていることがフィーリングを良くしているのだ。スポーツカーとしてはヒップポイントは低い方が望ましいが、やり過ぎてしまうとオープンカーとしての爽快感が失われる。だから、ロードスターはスポーツカーにしてはちょっとポジションが高めというところに収まっているのだが、ワインディングロードを楽しむような走りでは、やはり低いにこしたことはない。ロールやピッチングによるドライバーの身体のぶれが少なく人馬一体感が得やすいからだ。

ハンドリングは「RS」以上に俊敏で正確。サスペンションが硬過ぎて荒れた路面では追従性が悪い、なんていう弊害も少なくともドライ路面では感じなかった。ウエット路面では動きがややピーキーに感じられたが、これはちょっと古いポテンザ・アドレナリンRE003が装着されていたからだろう。現行のRE004はウエット性能が強化されているからもっと走りやすいはずだ。

「NR-A」をレーシングカーとしてだけではなく、デイリーユースもするストリート・スポーツカーとしてアリなのかを検証したのだが、キーポイントとなるのはシートだった。そのおかげで「RS」以上のドライビングプレジャーが得られているのでストリート・スポーツカーとして大いにありなのだが、乗り降りがたいへんでリクライニングができないフルバケットでは煩わしい面もあるだろう。そこさえ納得できるのなら「NR-A」は最高のスポーツカー・ライフの相棒になってくれるはずだ。

PURE SPORT

ただ走りの悦びのためだけに

**走行性能が究極まで追求され
真のスポーツカーとして誕生した
血統書つきの名馬群**

CHAPTER 1

400万円
600万円
800万円
1000万円
1200万円
1400万円
1600万円
1700万円
P22
PORSCHE
718 BOXSTER
768万円~1207万2000円
300ps～400ps
38.7kgm～43.8kgm
P26
PORSCHE
718 CAYMAN
729万円~1358万円
300ps～420ps
38.7kgm～43.8kgm
P30
BMW
Z4
691万円~
866万円
197ps～387ps
32.7kgm～51.0kgm
P34
BMW
M2
909万円~1285万円
410ps
56.1kgm
P36
499万5000円~
731万3000円
197ps～387ps
32.7kgm～51.0kgm
TOYOTA
SUPRA
P40
397万9800円~
651万9700円
336ps～355ps
37.2kgm～38.1kgm
NISSAN
FAIRLADY Z
P44
JAGUAR
F-TYPE
865万円~1737万円
300ps～575ps
40.8kgm～71.4kgm
P48
AUDI
TT
488万円~1026万円
197ps～400ps
32.6kgm～48.9kgm

PORSCHE

718BOXSTER

ポルシェ 718ボクスター

妥協なき本格オープンスポーツ

OUTLINE

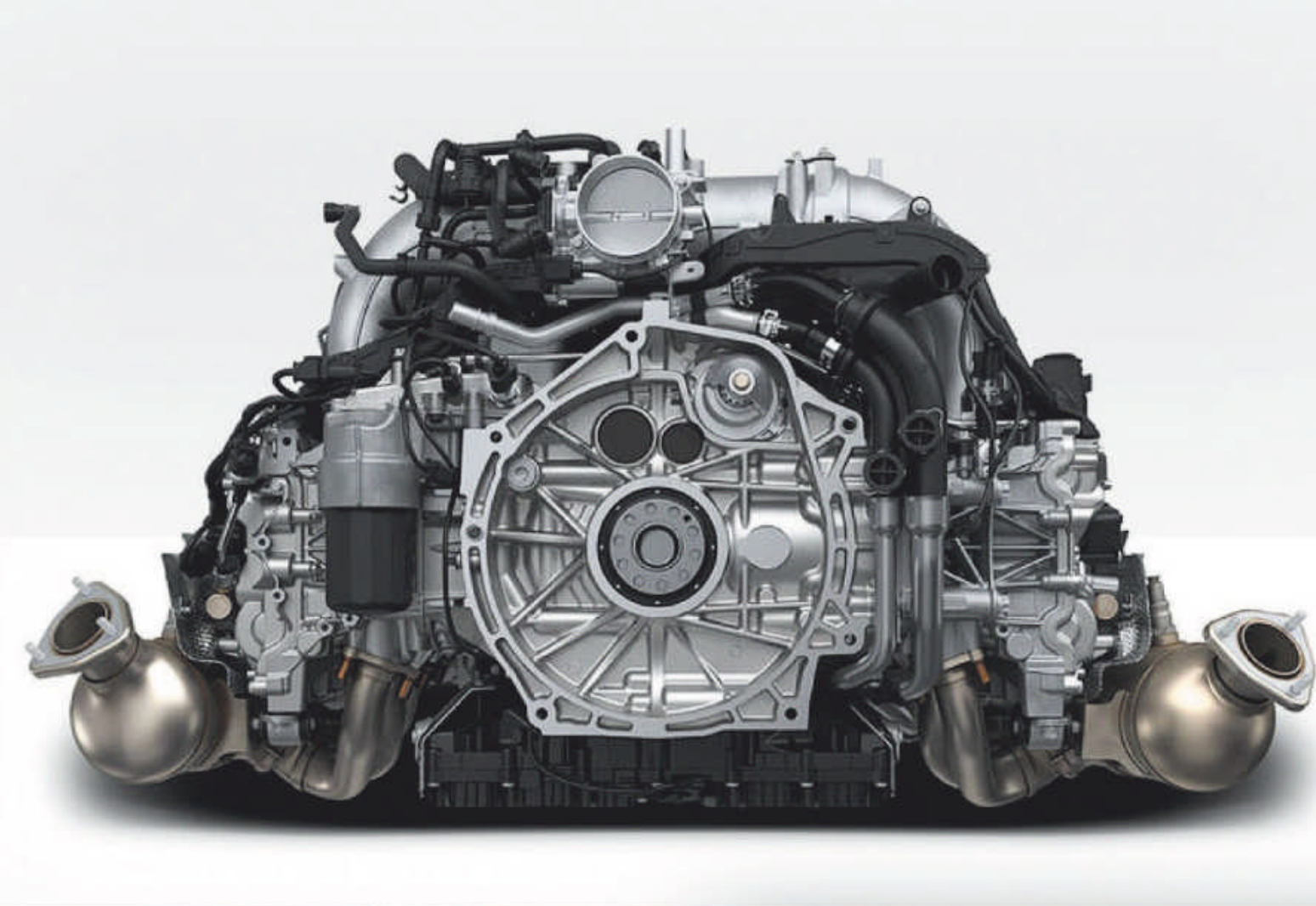
環境性能にも配慮した新開発気筒休止付きNA6気筒

１９９６年デビューの初代以来一貫して搭載されてきた、水平対向６気筒エンジンの２気筒をカット。そんなリノベーションで捻出されたスペースにターボチャージャーを付加することで、排気量ダウンによる燃費向上と出力アップの両立を謳いつつ、４気筒エンジンをミッドシップ・マウントして活躍した往年のレーシング・マシンに由来する『７１８』というサブネームが加えられて現在に至るのが、ミッドシップかつオープン２シーターのボクスターだ。

もっとも後に、前述フォーマットを自ら打破するモデルを追加で設定したことも最新モデルの特徴。それが、新開発の自然吸気式６気筒エンジンを搭載する「ＧＴＳ４・０」だ。

名称からも明らかなようにこのモデルが搭載するのは、４・０ℓの大排気量ユニット。そこにポルシェ初の気筒休止メカを加えることで、〝エコ〟への配慮も欠かさない。

とはいえ、そんな新設定を行ないながらもメインはあくまで４気筒シリーズ。世界の自動車界をリードする屈指のシンクタンクであると同時に、機を見るに敏なマーケティング能力の持ち主でもあるポルシェだけに、９１１シリーズとの棲み分けを明確にすべく気筒数に差をつけたものの、その影響もあってかメインマーケットのアメリカで苦戦が始まったとみるや、再度６気筒モデルを提案という〝プランＢ〟の発動に踏み切った……と、そんな見方も、必ずしも邪推ではないのかも知れない。

レポート＝河村康彦（本文）／山本晋也（写真解説）　フォト＝井上 誠

最上級グレードとなる「GTS4.0」には「ケイマンGT4」譲りの自然吸気6気筒エンジンを搭載。そのほかのグレードは4気筒ターボとなり、最高出力は220kW（300ps）、257kW（350ps）の2種類を設定する。いずれもポルシェ伝統の水平対向エンジンだ。

TOPICS

25周年を記念する特別なボクスターが登場

1993年のコンセプトスタディをモチーフにした特別仕様車「25イヤーズ」を1250台限定で販売中。エアインテークやホイールはシルバーとネオジムのコントラストで彩られている。NA6気筒を搭載。6速MTが1248万円、7速PDKが1303万2000円。

▶LINEUP

駆動方式：MR／乗車定員：2名

グレード	ハンドル	エンジン	トランスミッション	車両本体価格
718ボクスター	右	2.0ℓ 水平対向4ターボ	6速MT／7速DCT	768万円／816万円
718ボクスターT	右	2.0ℓ 水平対向4ターボ	6速MT／7速DCT	881万円／936万2000円
718ボクスターS	右	2.5ℓ 水平対向4ターボ	6速MT／7速DCT	967万円／1015万円
718ボクスターGTS4.0	右	4.0ℓ 水平対向6	6速MT／7速DCT	1152万円／1207万2000円

▶SPECIFICATIONS

グレード名：718ボクスターGTS4.0	
全長×全幅×全高（mm）	4390×1800×1270
ホイールベース（mm）	2475
トレッド（mm）　前／後	1527／1535
車両重量（kg）	1480
最低地上高（mm）	—
最小回転半径（m）	—
エンジン型式	—
種類	水平対向6気筒DOHC
ボア×ストローク（mm）	102.0×81.5
総排気量（cc）	3995
最高出力（kW［ps］／rpm）	294［400］／7000
最大トルク（Nm［kgm］／rpm）	420［42.8］／5000-6500
使用燃料／タンク容量（ℓ）	プレミアム／64
WLTCモード燃費（km/ℓ）	—
トランスミッション型式	6速MT
変速比	①3.31　②1.95　③1.41　④1.13　⑤0.95　⑥0.81　Ⓡ3.00
最終減速比	3.89
駆動方式	MR
パワーステアリング	電動式
サスペンション	Ⓕ&Ⓡストラット
ブレーキ	Ⓕ&Ⓡベンチレーテッドディスク
タイヤサイズ	Ⓕ235/35ZR20 Ⓡ265/35ZR20
タイヤ銘柄	ミシュラン・パイロットスポーツ4S
車両本体価格	1152万円
ボディカラー	パイソングリーン
撮影車両の装着オプション	■ポルシェセラミックコンポジットブレーキ（121万8000円）■20インチCarrera Sportホイール（19万1000円）／他

撮影車の軸重は前650kg、後790kgとリヤヘビーだが、適切なタイヤサイズにより対応する。指定エア圧は前後とも210kPaと低め。160km/h以上を出す際には270kPaまで上げるよう指示されている。

IMPRESSION

走行安定性を確保した400ps超えの強心臓

かつての〝スバルサウンド〟を彷彿とさせるビートの効いた排気音を奏でながらの強力加速や、ミッドシップならではの軽快な身のこなしを筆頭としたハイレベルなフットワークが心に残る、718ボクスター／ボクスターSの走りのテイスト。

一方、「GTS4・0」ならではの魅力の根源はなんと言っても、新開発された大排気量の自然吸気水平対向6気筒ユニットがもたらす、パワフルにして繊細なエンジンフィーリング。もちろん、火が入った瞬間に周囲の空気を揺さぶる、4気筒モデルとは別物の〝フラット6サウンド〟も、このモデルならではのセールスポイントであるのは言うまでもない。

MT仕様であっても、アクセルペダルに触れることなくクラッチワークのみでスタートを切ることが容易なのは、大排気量があってこそ。そんな心臓が本来は高回転を得意とするのは、最大トルクを発生させるのが、昨今では珍しいほどに高い領域にあることからも明らかだ。

かくして、400psの大台に乗る高出力を手に入れた「GTS4・0」だが、それが操縦安定性に対して一切の負担を強いる感覚がないことも大きな美点。すなわち、先に紹介のフットワークの好印象は、このモデルでも変わらず享受出来るし、急減速時も後輪がしっかり仕事をしながら沈み込むように効くブレーキも同様。駆動輪上にしっかり荷重が掛かるミッドシップゆえ、トラクション能力ももちろん盤石だ。

小ぶりな印象のソフトトップは、スイッチ操作によりわずか9秒で開閉できる。クローズド状態での引き締まったスタイリングにも貢献する。オープン時に映える、ボディ同色のロールオーバーバーはオプション扱いだ。

軽快さを表現したシルエット　エクステリア EXTERIOR

ミッドシップらしく前後にラゲッジスペースを用意。幅についてはリヤ（写真右）の方が広いが、奥行きと深さはフロントに余裕がある。想像以上に荷物を積めるので小旅行にも十分対応する。

DIMENSION

全長 4390mm
ホイールベース 2475mm

全高 1270 mm

全幅 1800mm

ミラー・トゥ・ミラー 2000mm

ボディ同色のインパネ加飾、ホワイトメーターなどオプションアイテムによって彩られたコックピット。6速MTであってもEPBを採用するのは今どきだ。エンジン音は意外に静かでクローズド状態でのキャビンは快適だ。

INTERIOR インテリア

ロジカルに機能を追求したインテリア

メーター右側のインフォメーションディスプレイにはパワー／トルクなどさまざまな情報を表示できる。右ハンドルだからといってペダルレイアウトにネガは感じないが、クラッチペダルは少々重め。シフトのストローク感は適切だ。

ポルシェらしいヘッドレストが一体となった18way電動調整のスポーツシートを備える（オプション）。ショルダー部分などのサイドサポートもしっかりとしており、4.0ℓエンジンのパフォーマンスを引き出したスポーツドライビングにも対応してくれる。それでいて乗降時のネガは感じない。

DETAIL

1 「GTS4.0」は標準グレードよりブレーキシステムを強化。セラミックコンポジットブレーキは121万8000円のオプション品。 2 リヤスポイラーは電動によりアップダウンする。グロスブラック色はオプションとなる。 3 助手席前に格納式ドリンクホルダーを備える。 4 ドライビングモードは、スポーツ、スポーツ+、パーソナル、ノーマルの4タイプを用意。

 問い合わせ:ポルシェカスタマーケアセンター ☎0120-846-911 https://www.porsche.com

PORSCHE 718 CAYMAN

ポルシェ 718 ケイマン

ミッドシップスポーツの最右翼

OUTLINE

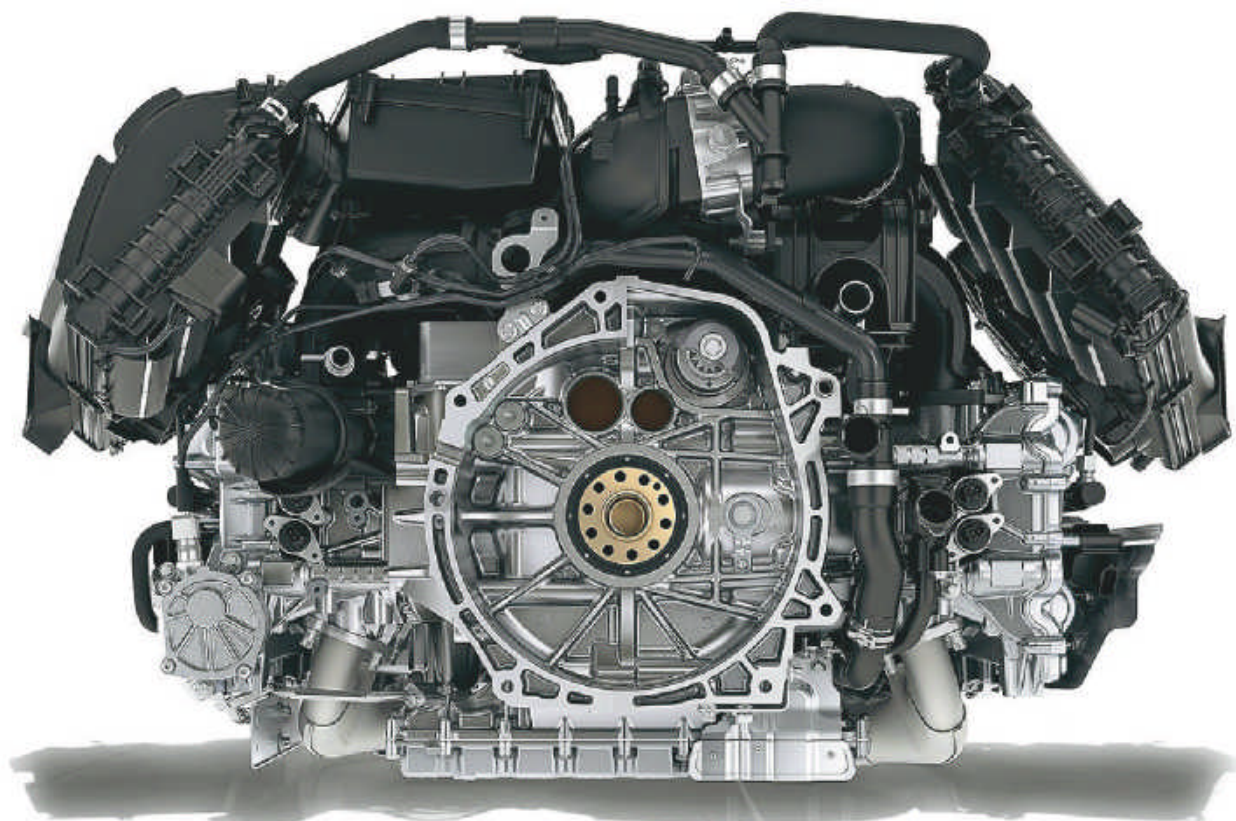
ポルシェ生粋の6気筒も楽しめるミッドスポーツ

ケイマンはミッドシップにエンジンを搭載した、ボクスターのクーペモデルとして2005年に初代が登場。ワニの後ろ足をモチーフとしたグラマラスなリヤフェンダーが特徴の、ダイナミックなスタイリングの評判が良く、さらにRRの911よりもピーキーな動きが抑えられて乗りやすかったため、すぐにポルシェのエントリーモデルとして定着した。

13年には現行型となる二代目を発売。だが、三年目となる16年からは、突如車名を718ケイマンに改めた。その理由はこのマイナーチェンジの際に、エンジンを自然吸気の水平対向6気筒から、直噴ターボの4気筒に変更し、それを分かりやすく表現するために、かつて水平対向4気筒エンジンを搭載してレースで活躍した718のコードネームを譲り受けて、718ケイマンとしたのだ。

しばらくはケイマン=4気筒ターボという図式が定着していたが、ポルシェのスポーツカーはフラットシックスで楽しみたいという声が多く、昨年に4・0ℓ自然吸気の6気筒を搭載した「GT4」を追加した。さらに、その後には2・5ℓ4気筒直噴ターボを搭載していた上級モデルの「GTS4・0」も、同じ6気筒に換装された。

もちろん車名の由来でもある4気筒も残っており、ベースモデルと、少し刺激を強めた「T」には300psの2・0ℓ直噴ターボ、上位モデルの「S」には350psの2・5ℓターボを搭載する。

レポート=岡島裕二(本文)/山本晋也(写真解説) フォト=平野 陽

水平対向4気筒ターボ（2.0ℓ、2.5ℓ）と自然吸気の6気筒エンジン（4.0ℓ）をラインナップ。ケイマン、ボクスターの場合ハッチを開けただけではエンジンを確認することはできない。リヤラゲッジのシルバー加飾の左右にある丸いサービスホールからオイルと冷却水を補充できる。

TOPICS

モータースポーツの魂が宿る本気仕様

ケイマンのラインナップでトップに君臨するのが「GT4」だ。搭載する水平対向6気筒は420ps、シャシーやインテリアにはGT3の技術が注ぎ込まれている。PDK車の場合、ローンチコントロールを使えば、0-100km/hは3.9秒、最高速度は300km/h以上！

▶LINEUP

駆動方式：MR／乗車定員：2名

グレード	ハンドル	エンジン	トランスミッション	車両本体価格
718ケイマン	右	2.0ℓ 水平対向4ターボ	6速MT／7速DCT	729万円／777万円
718ケイマンT	右	2.0ℓ 水平対向4ターボ	6速MT／7速DCT	842万円／897万2000円
718ケイマンS	右	2.5ℓ 水平対向4ターボ	6速MT／7速DCT	928万円／976万円
718ケイマンGTS4.0	右	4.0ℓ 水平対向6	6速MT／7速DCT	1113万円／1168万2000円
718ケイマンGT4	右	4.0ℓ 水平対向6	6速MT／7速DCT	1310万円／1358万円

▶SPECIFICATIONS

グレード名：718ケイマン	
全長×全幅×全高（mm）	4385×1800×1295
ホイールベース（mm）	2475
トレッド（mm）　前／後	1510×1532
車両重量（kg）	1390
最低地上高（mm）	—
最小回転半径（m）	5.2
エンジン型式	GPF
種類	水平対向4気筒DOHCターボ
ボア×ストローク（mm）	91.0×76.4
総排気量（cc）	1988
最高出力（kW［ps］／rpm）	220［300］／6500
最大トルク（Nm［kgm］／rpm）	380［43.8］／2150-4500
使用燃料／タンク容量（ℓ）	プレミアム／54
WLTCモード燃費（km/ℓ）	—
トランスミッション型式	7速PDK
変速比	①3.91　②2.29　③1.65　④1.30 ⑤1.08　⑥0.88　⑦0.62　Ⓡ3.55
最終減速比	3.62
駆動方式	MR
パワーステアリング	電動式
サスペンション	Ⓕ&Ⓡストラット
ブレーキ	Ⓕ&Ⓡベンチレーテッドディスク対向4ポットキャリパー
タイヤサイズ	Ⓕ235/45ZR18 Ⓡ265/45ZR18
タイヤ銘柄	ピレリ P-ZERO
車両本体価格	777万円
ボディカラー	クレヨン
撮影車両の装着オプション	■20インチ Carrera Sホイール（40万8000円）／BOSEサラウンドサウンドシステム（19万7000円）／他

タイヤ幅はリヤが太めの印象だが、車検証上の軸重は前610kg、後780kg。重量配分は44：56となっており理論的にも適切なバランスだ。なお、カラーのセンターキャップは2万5000円のオプション。

IMPRESSION

走りのバランスの良さは911を上回る!?

初めて4気筒を搭載したケイマンに乗ったときには、直噴ターボ独特の低回転域のトルクの強さや、ターボの割には高回転まで伸びる加速の心地良さに感銘を受け、「これはこれでイイ!」と思っていたが、同時に荒々しく演出された排気音や吹け上がりの滑らかさには少々雑味が感じられた。最近はケイマンを選ぶユーザーの中には、あえて911ではなくバランスの良いケイマンを選択する人も多いという。そういった目の肥えたユーザーには、やはりこの雑味は許せなかったのかもしれない。

事実、自然吸気の6気筒を搭載したケイマンのエンジンは素晴らしい。発進時や発進直後の低回転域でも扱いやすく、ひとたびアクセルを踏み込めば、レブリミットの8000rpm付近まで豪快な加速を味わうことができる。吹け上がりも軽く、自然吸気特有の伸びのある加速感は、4気筒ターボにない高揚感がある。

6気筒モデルはエンジンが重くなっているとは思うが、ケイマンのミッドシップレイアウトは、それを感じさせないバランスの良さがある。スパッと素早くステアリングを切り込んでも、ノーズが的確に向きを変え、リヤもピタッと付いてくる。911で同じような操舵をすれば、少し緊張感を伴うが、ケイマンは安心していられる。特に限界域や雨の時には安心感が高く、限界を超えた時のリカバリーもしやすい。4気筒モデルも十分に楽しめるが、6気筒のケイマンには爽快感がプラスされる。

PORSCHE
718 CAYMAN

ドアの後ろに置かれたエアインテークや、短いリヤオーバーハングがミッドシップであることを主張しているが、ヘッドライトからAピラーにかけての雰囲気は911にも通じるポルシェの伝統的スポーツカーイメージだ。

ポルシェ以外の何ものでもないマスク　エクステリア EXTERIOR

ラゲッジスペースは前後に用意される。写真右のフロントは最も深いところで540㎜、最大幅760㎜、奥行き640㎜。リヤは最大幅990㎜、奥行き460㎜、手前の深さ200㎜となる。ラゲッジ容量は前後とも150ℓ。

DIMENSION

全長 4385mm
ホイールベース 2475mm

全高 1295mm

全幅 1800mm

ミラー・トゥ・ミラー 1980mm

フロントノーズの視認性も良く、車両との一体感に優れたコックピット。スイッチ類の配置を含めてポルシェの文法に則っている。ダッシュボード中央のストップウォッチは、「スポーツクロノパッケージ」のアイコンだ。

INTERIOR インテリア

伝統を受け継ぐ機能的なコックピット

911系では5連メーターが知られているが、ミッドシップ系はメーターを3連タイプとするのが伝統。7速PDKのマニュアルモードで前に押すとシフトダウンするのも、アクセルペダルがオルガン式な点も操作性につながっている。

ヘッドレスト一体型のスポーツシートは、ポルシェの伝統的なシルエットだ。サイドサポートは最小限で、ミッドシップ車としてはサイドシルも高くないため乗降性は悪くない。それでいて身体にフィットする感覚はポルシェ独特といえる。オプションの電動調整機構により、微妙な調整もしやすい。

DETAIL

1 テールエンドの電動スポイラーは120㎞/hで自動的にせり上がり、車体のリフトを抑える。また、センターコンソールのスイッチで任意に動かせる。 2 オプションのドライビングモード切り替えダイヤルはステアリングスポークに置かれている。 3 ドリンクホルダーはスマートな格納式。 4 シートヒーターとベンチレーションはオプション設定となっている。

BMW Z4

BMW Z4

今や希少なミドルクラスオープン

▶LINEUP 駆動方式：FR／乗車定員：2名

グレード	ハンドル	エンジン	トランスミッション	車両本体価格
sDrive20i M Sport	右	2.0ℓ 直4ターボ	8速AT	691万円
M40i	右	3.0ℓ 直6ターボ	8速AT	866万円

▶SPECIFICATIONS

グレード名：sDrive20i M Sport	
全長×全幅×全高（mm）	4335×1865×1305
ホイールベース（mm）	2470
トレッド（mm） 前／後	1615×1610
車両重量（kg）	1490
最低地上高（mm）	120
最小回転半径（m）	5.2
エンジン型式	B48B20B
種類	直列4気筒DOHCターボ
ボア×ストローク（mm）	82.0×94.6
総排気量（cc）	1998
最高出力（kW［ps］／rpm）	145［197］／4500
最大トルク（Nm［kgm］／rpm）	320［32.6］／1450-4200
使用燃料／タンク容量（ℓ）	プレミアム／52
WLTCモード燃費（km/ℓ）	12.6
トランスミッション型式	8速AT
変速比	①5.250 ②3.360 ③2.172 ④1.720 ⑤1.316 ⑥1.000 ⑦0.822 ⑧0.640 Ⓡ3.712
最終減速比	3.154
駆動方式	FR
パワーステアリング	電動式
サスペンション	Ⓕストラット Ⓡ5リンク
ブレーキ	Ⓕ&Ⓡベンチレーテッドディスク
タイヤサイズ	Ⓕ225/45ZR18 Ⓡ255/40ZR18
タイヤ銘柄	ミシュラン・パイロットスーパースポーツ
車両本体価格	691万円
ボディカラー	ミサノ・ブルー・メタリック
撮影車両の装着オプション	■harman/kardonサラウンド・サウンド・システム（5万5000円）■イノベーション・パッケージ（25万6000円）

撮影車は18インチタイヤを履くが、6気筒エンジン車には19インチが標準装備となる。リヤタイヤの方がワイドな設定となっているが、指定エア圧は前後とも220kPaで同一。

OUTLINE

ラグジュアリー路線からスポーティ路線へと回帰

Z4は基本骨格や主要ハードウエアをトヨタのスープラと共有して、同じ生産ラインでつくられる兄弟車である。メルセデスSLCやアウディTTロードスターは生産を終えたのに、Z4がこうして生き残っている理由には、設計開発コストをトヨタと分け合えたからでもあろう。

BMWの小型ロードスターは、前身のZ3も含めると、今回で四世代目となる。これまでは世代を追うごとに大きく立派になって、先代では豪華な電動格納ハードトップまで備えるに至っていたが、現行型では低重心化も意図してソフトトップに戻された上で、トレッドを拡大してホイールベースを短縮した。ピュアなスポーツカーとしての運動性能を追求した内容となっている。

Z4の車体構造を「3シリーズの短縮オープン版」と考えている向きもあろうが、そう考えるのは誤解のもとだ。もちろん一部には共有部分もあるようだが、極太サイドシルはZ4専用だし、サスペンションも実際には3シリーズとは別物という。

パワートレーン構成もグローバルではスープラとほぼ同じで、3・0ℓ6気筒ターボと2種類の2・0ℓ4気筒ターボが積まれる。変速機は8速ATのほか、欧州では2・0ℓに6速MTも用意される。このうち、日本で正規販売されるパワートレーンは2機種。3・0ℓの「M40i」と2・0ℓはグローバルで2種あるうちの低出力型となる「sDrive20i」で、全車8速ATとなる。

レポート＝佐野弘宗（本文）／山本晋也（写真解説） フォト＝井上 誠

「sDrive20i」には直列4気筒ターボ、「M40i」には直列6気筒ターボを積む。最高出力は4気筒が145kW（197ps）と控えめだが、最大トルクは32.6kgmと十分に太い。なお、6気筒エンジンのスペックは最高出力285kW（387ps）、最大トルク51.0kgmとなっている。

TOPICS

安心して駆け抜けるための機能も充実

車線逸脱警告システムをはじめ、死角に迫る車両を検知するレーン・ディパーチャー・ウォーニング、衝突回避・被害軽減ブレーキなど、先進の安全装備を搭載。スポーツカーといえども安全装備への妥協はない。

IMPRESSION

ボクスターとも張り合えるポテンシャルの高さを内包

Ｚ４は歴代モデルと比較しても剛性感が飛び抜けて高く、重心がいかにも低い。トヨタのスープラ開発担当者に聞いたところでは、スープラ／Ｚ４の重心高やボディ剛性などについては、開発当初からＢＭＷの想定以上の高いレベルの要求をトヨタ側から突きつけたのだとか。それが本当だとしたら、このＺ４の高い基本フィジカル性能もトヨタのおかげ……だったと考えられ、日本人としては少し誇らしく思えてくる。

その真偽はともかく、Ｚ４が不動の横綱ともいうべきポルシェ７１８ボクスターと真正面から対抗できる性能を獲得しているのは事実。最上級の「M40ｉ」の４・５秒という０－１００㎞/h加速は、７１８ボクスターＳにまったく引けを取らない。そして「ステップトロニック・スポーツ・トランスミッション」を名乗る８速ＡＴのキレ味は、ツインクラッチのＰＤＫとまるで遜色ない。

低重心で路面にへばりつくような回頭性にも感心するが、可変ダンパーを標準装備する「M40ｉ」のフットワークは同時にしなやかでもある。これに比べると固定減衰ダンパーが標準となる「ｓＤｒｉｖｅ20ｉ Ｍスポーツ」などは結構引き締まったピクピク系のハンドリングなのに、路面感覚だけはしなやかなのは素のｓＤｒｉｖｅ20ｉ以外はすべて、ＢＭＷ車の代名詞であるランフラットタイヤを履いていないことも大きい。このあたりにもＺ４独特の走りへのこだわりがうかがえる。

スイッチ操作により、わずか10秒で開閉できるエレガントなソフトトップを備える。走行中も50㎞/h以下であれば開閉可能というから突然の雨などにも素早く対応できる。車検証による軸重は前740kg、後750kg。

日常の使いやすさも併せもつ2シーター　エクステリア EXTERIOR

ラゲッジ容量は281ℓ、トランクの奥行きは実測で810㎜と十分で、なおかつセンター部分にトランクスルー機構も備えるので長尺物にも対応する。ラゲッジフックを備えるなど実用的に仕上がる。

DIMENSION

全長 4335mm
ホイールベース 2470mm

全高 1305mm

全幅 1865mm

ミラー・トゥ・ミラー 2020mm

低く座る印象のあるコックピットだが、ノーズはしっかりと視認でき車両感覚はつかみやすい。ステアリングは10時10分のグリップ部分が握りやすい形状だが、パドルシフトを操作するには9時15分の位置を握るのがベターだ。

INTERIOR インテリア

囲まれ感の中にBMWらしさも

スタイリングはオーソドックスだが、メーターはフル液晶タイプ。未来的なデザインで地図データを表示することもできる。シフト操作系はBMWでお馴染みのスティックタイプ。オルガン式のアクセルペダルは自然に操作できる。

ことさらにサイドサポートが張りだしているわけではないが、シート全体で身体を包み込むようなイメージのシートになっている。座り心地およびホールド性とも上々だ。座面自体は低いがサイドシルが前方に行くほど低くなっていることもあってクローズド状態での乗降性にも不満は感じない。

DETAIL

1 エコプロ、コンフォート、スポーツと3つのドライブモードを選べる。それぞれメーター表示色も連動して切り替わる。 2 カラー表示のヘッドアップディスプレイを備える。速度、ルート案内、標識など必要十分なデータを表示できる。 3 シフトレバー前方にQi規格のワイヤレス充電を備える。 4 シートの座面長は三段階で調整でき、アジャストしやすい。

トランスミッションは6速MTと7速DCTが設定され、MT車の場合はレザーシフトノブとスエード調シフトブーツを装備。クラッチペダルはかなり軽く、少ない踏力で操作することができる。アクセルペダルはもちろんオルガン式。

カーボンとパールクロームハイライトを組み合わせた加飾を備え、スポーティなムードを表現。Mスポーツレザーステアリングには、好みのセットアップを瞬時に呼び出せるM1/M2ボタンが備わる。8.8インチナビゲーションと専用コントローラーも標準装備。

高いホールド性と実用性を兼ね備えるMスポーツ・シートを標準装備。電動調整機能はもちろん、ヒーターや電動ランバーサポートも備わる。後席もスポーツカーとして十分に使える広さだ。

19インチアルミホイールは、10本のツインスポークの隣り合ったスポーク同士が平行になる緻密なメッシュデザインを採用。タイヤはミシュランのパイロットスーパースポーツを組み合わせる。

▶LINEUP 駆動方式：FR／乗車定員：4名

グレード	ハンドル	エンジン	トランスミッション	車両本体価格
M2 Competition	右	3.0ℓ 直6ターボ	6速MT／7速DCT	909万円／935万円
M2 CS	右	3.0ℓ 直6ターボ	6速MT／7速DCT	1260万円／1285万円

レポート＝河村康彦（本文）／小林秀雄（写真解説）　フォト＝平野 陽

BMW M2

BMW M2

最も暴れ馬な“2”

▶SPECIFICATIONS

グレード名:M2 Competition	
全長×全幅×全高(mm)	4475×1870×1410
ホイールベース(mm)	2695
トレッド(mm) 前/後	1580/1600
車両重量(kg)	1610
最低地上高(mm)	118
最小回転半径(m)	5.6
エンジン形式	S55B30A
種類	直列6気筒DOHCターボ
ボア×ストローク(mm)	84.0×89.6
総排気量(cc)	2979
最高出力(kW[ps]/rpm)	302[410]/6250
最大トルク(Nm[kgm]/rpm)	550[56.1]/2350-5230
使用燃料/タンク容量(ℓ)	プレミアム/52
WLTCモード燃費(km/ℓ)	10.5
トランスミッション形式	6速MT
変速比	①4.110 ②2.315 ③1.542 ④1.179 ⑤1.000 ⑥0.846 Ⓡ3.727
最終減速比	3.462
駆動方式	FR
パワーステアリング	電動式
サスペンション	Ⓕストラット Ⓡマルチリンク
ブレーキ	Ⓕ&Ⓡベンチレーテッドディスク
タイヤサイズ	Ⓕ245/35R19 Ⓡ265/35R19
タイヤ銘柄	ミシュラン・パイロットスーパースポーツ
車両本体価格	909万円
ボディカラー	ホッケンハイム・シルバー・メタリック
撮影車両の装着オプション	■Mドライバーズ・パッケージ(33万6000円) ■特別塗装色(8万円) ■harman/kardon HiFiサウンド・システム(6万9000円)

エンジンの冷却性能を高める大開口バンパーとキドニーグリルを装備。ドアミラーには空力性能を向上させるダブルリッジデザインを採用している。リヤにはハイグロスブラック仕上げのM2バッジも備わる。

ボディ剛性を高めるカーボン製ストラットブレイズは、エンジンルームをレーシーに演出するアクセントにも。ラジエーターやオイルクーラーなどM4と同等の冷却システムを備えた3.0ℓ直列6気筒ターボは410psを発揮。

圧倒的な一体感を味わえる希少なFRスポーツ

かつてのBMWの文法に則ったFRレイアウトを備える2ドアモデル、FFレイアウトをベースとした4ドアクーペ。さらには、3列シートを用意するミニバン型モデル等々と、このブランドの中にあってもいつしか他に例をみない多彩なバリエーションを揃える大所帯に育ったのが2シリーズだ。

一方、その一族としての立ち位置を取りつつも明確に「我が道を行く」姿勢を保ち続けるのが、モータースポーツとの関連性を強くアピールするM社のプロデュースで生み出された『M2』だ。

比較的コンパクトなFRボディに搭載されるのは、それに不釣り合いとも思える3・0ℓの直列6気筒エンジン。さらに2基のターボチャージャーを加え400ps超を実現と、そんなさまざまな「極端ぶり」を魅力として訴えるのが、このモデルならの特徴でもある。

1・6t超の車両重量は「見た目ほどは軽くない」とも言えそう。けれども、実際にアクセルペダルを踏めば「重い」という感覚など少しも伴わず、むしろあり余るパワーに「まともにアクセルを踏み込めない」という印象の方が色濃いもの。加えれば、それを二輪駆動で何とか手なづけるべく、足まわりのセッティングもスパルタンそのものだ。

一方で、スポーツ派ドライバーが狂喜乱舞したくなるのは、街乗りシーンでも味わえる圧倒的な〝人とクルマの一体感〟でもあるはず。ちょっと古典的だがそれゆえに乗り味が濃厚な、今や稀有な一台だ。

 問い合わせ:BMWカスタマー・インタラクション・センター ☎0120-269-437 https://www.bmw.co.jp

TOYOTA SUPRA

トヨタ スープラ

陸の戦闘機

OUTLINE

登場から1年で改良を実施 直6は400psに迫る

日産フェアレディZと並ぶ日本のミドルスポーツカーであるスープラは、基本骨格や主要ハードウエアを独BMWのZ4と共有して、生産もZ4とともにオーストリアのマグナシュタイアで行なわれる。

具体的な設計作業はBMWが担当したが、内外装デザインや味付けはすべてトヨタが独自で行ない、それを技術的に支えるBMW側も、スープラの開発担当はZ4とはまったく別チーム編成だったという。また、技術的にもスープラ特有の部分は少なくなく、例えば深く絞り込んだリヤフェンダー部品など、外板の一部はスープラ専用のサプライヤーが供給したりしている。

グレードは3・0ℓ直6ターボを積む「RZ」、高出力型2・0ℓ直4ターボの「SZ-R」、同じく2・0ℓ直4ターボながら出力控えめでシャシーも穏当な「SZ」の3種類。変速機はすべて8速AT。国内発売は2019年5月だったが、1年後には早くも改良の手が入り、トップの直6は従来比で47psもアップしたほか、フロント部に強化部材を追加して同時にサスペンションも再チューニングされた。

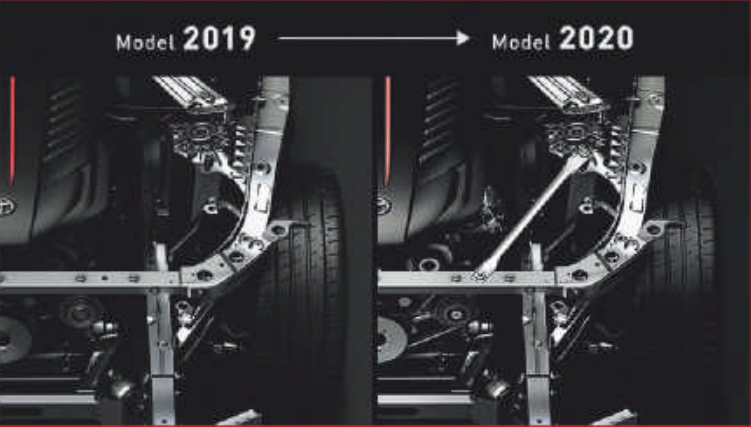
上級の「RZ」と「SZ-R」はエンジンや車重に応じたタイヤとブレーキのサイズこそ違えど、連続可変ダンパーやアクティブデフなどシャシー関連技術は同等と言っていい。そして最も手頃な「SZ」は、エンジン性能もシャシーチューンも「SZ-R」よりさらに穏当だ。

レポート=佐野弘宗(本文)／小林秀雄(写真解説)　フォト=神村 聖

「RZ」が搭載する3.0ℓ直6ターボの最高出力は、2020年4月の改良で従来の340ps/5000rpmから387ps/5800rpmへと14%も向上し、0-60マイル加速は3.9秒をマーク。一方の「SZ-R」と「SZ」は、それぞれ258psと197psの2.0ℓ直4ターボを搭載。

TOPICS

2020年モデルは目に見えない部分も強化

2020年モデルではエンジンの最高出力が上がったことも話題だが、鍛え抜かれた走りをさらに高めるべくフロントブレースが追加された。また、路面追従性と安定した車両挙動を実現するためにサスペンションにも手が加わった。

▶SPECIFICATIONS

グレード名：RZ	
全長×全幅×全高（mm）	4380×1865×1290
ホイールベース（mm）	2470
トレッド（mm） 前／後	1595×1590
車両重量（kg）	1530
最低地上高（mm）	112
最小回転半径（m）	5.2
エンジン型式	B58
種類	直列6気筒DOHCターボ
ボア×ストローク（mm）	82.0×94.6
総排気量（cc）	2997
最高出力（kW［ps］／rpm）	285［387］／5800
最大トルク（Nm［kgm］／rpm）	500［51.0］／1800-5000
使用燃料／タンク容量（ℓ）	プレミアム／52
WLTCモード燃費（km/ℓ）	12.0
トランスミッション型式	8速AT
変速比	①5.250 ②3.360 ③2.172 ④1.720 ⑤1.316 ⑥1.000 ⑦0.822 ⑧0.640 Ⓡ3.712
最終減速比	3.154
駆動方式	FR
パワーステアリング	電動式
サスペンション	Ⓕマクファーソンストラット Ⓡマルチリンク
ブレーキ	Ⓕ&Ⓡベンチレーテッドディスク
タイヤサイズ	Ⓕ255/35ZR19 Ⓡ275/35ZR19
タイヤ銘柄	ミシュラン・パイロット スーパー スポーツ
車両本体価格	731万3000円
ボディカラー	マットストームグレーメタリック
撮影車両の装着オプション	■特別塗装色（35万2000円）

ホイールサイズはグレード別に1インチ刻みで設定され、「RZ」は19インチの鍛造アルミホイールを標準装備。「RZ」と「SZ-R」の装着タイヤはミシュランのパイロットスーパースポーツとなる。

▶LINEUP 駆動方式：FR／乗車定員：2名

グレード	ハンドル	エンジン	トランスミッション	車両本体価格
SZ	右	2.0ℓ 直4ターボ	8速AT	499万5000円
SZ-R	右	2.0ℓ 直4ターボ	8速AT	601万3000円
RZ	右	3.0ℓ 直6ターボ	8速AT	731万3000円

IMPRESSION

人気グレードは直6のRZ 開発陣のイチオシはSZ-R

スープラは動き出しから高剛性で低重心なピュアスポーツカーだ。穏当な17インチタイヤと固定減衰ダンパーを備える「SZ」などは意外なほど柔らかなフットワークだが、フワピタと吸いつくロードホールディングとダイレクトなステアリングフィールは、いかにも高度な基本フィジカル性能を伺わせる。

発売時、開発ドライバーが口を揃えてイチオシしていたのは中間の「SZ-R」だ。6気筒の「RZ」と共通部分が多いシャシーに、小型軽量の4気筒を積んで、重量バランスも明らかに優位。さらに2・0ℓといえども40・8kgmというトルクは自然吸気なら4・0ℓ級に相当するもので、掛け値なしに速いクルマだ。

最上級の「RZ」は19インチタイヤとアクティブデフをもってしても容易にグリップ限界を超える馬鹿力だが、実の詰まったサウンドや高回転の伸びなど、エンジンの存在感がアタマひとつぬけているのも事実。しかも、基本設計が確かだからか、スペックから想像するほどノーズヘビーに感じないのもうれしい驚きだ。

スープラといえばトヨタ純正時代からずっと直6エンジンであり、こうしてトヨタがBMWとの協業に踏み切ったのは、BMWが優れた直6をもっていたからでもある。実際、国内での販売比率でも、直6を積む「RZ」が全体の約6割を占めるほどの圧倒的な人気だそうだ。ただ、3グレードともにそれぞれ魅力があるのもスープラの特徴なのだが……。

※撮影車両は20年4月の改良前のモデルです。

筋骨隆々としたアスリートのようなスタイリング。ホイールベースとトレッドの比は1.55と小さく、優れたコーナリング性能に寄与している。デュアルテールパイプは「RZ」のみ大径のφ100㎜ヘアライン仕上げとなる。

アスリートを彷彿とさせる肉体美 エクステリア EXTERIOR

機内持ち込みサイズのスーツケースを2個収納できる実用的な荷室を完備。寸法は幅が約850㎜、奥行きが約780㎜となる。隔壁部分の中央が凹んでいるので、ゴルフバッグを縦に積むことも可能。

DIMENSION

全長 4380mm
ホイールベース 2470mm

全高 1290 mm

全幅 1865mm

ミラー・トゥ・ミラー 2025mm

左右対称のインパネと大きなセンターコンソールで、正統派FRスポーツであることを印象付ける。内装色のイグニッションレッドは「RZ」にのみ設定。8.8インチタッチディスプレイ式ナビゲーションは標準装備される。

INTERIOR インテリア

ドライバーを高揚させるタイトな室内空間

8.8インチTFT液晶デジタルメーターを搭載。中央に回転計、右側にマルチディスプレイが備わる。BMWと共通するシフトセレクターやオルガン式のアクセルペダルを備え、「RZ」のみスポーツペダルが採用されている。

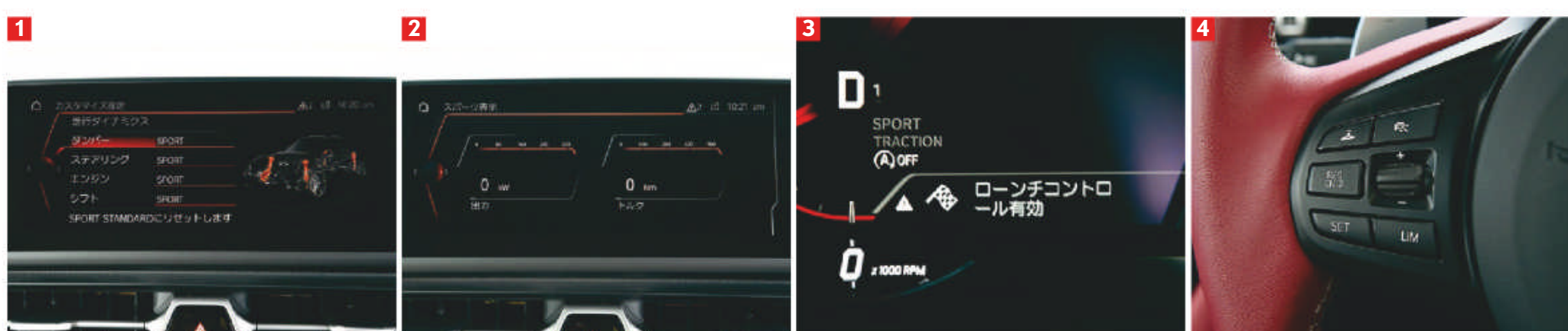
大きなサイドサポートでホールド性を確保したスポーツシートを標準装備。タイトかつ着座位置の低い、スポーティな操縦空間だ。「RZ」には本革とアルカンターラを組み合わせたトリムを採用。また、「RZ」と「SZ-R」に関しては電動サイドサポートやシートヒーターなども装備される。

DETAIL

1

2

3

4

1 サスペンションやパワートレーンの制御特性をSPORTもしくはNORMALの各モードに切り替えられる。 2 パワーとトルクを可視化するメーターースポーツ表示を採用。 3 ローンチコントロールを作動すると、全開で回転数を2000rpmに固定。ブレーキを離すと同時にすばやくスタートダッシュする。 4 全車速追従機能付きレーダークルーズコントロールを標準装備。

 問い合わせ：トヨタ自動車お客様相談センター 0800-700-7700 http://toyota.jp/

NISSAN FAIRLADY Z

日産フェアレディZ

大排気量NAのファイナルモデル

OUTLINE

改良を重ねる長寿モデル 今や貴重な大排気量ＦＲ

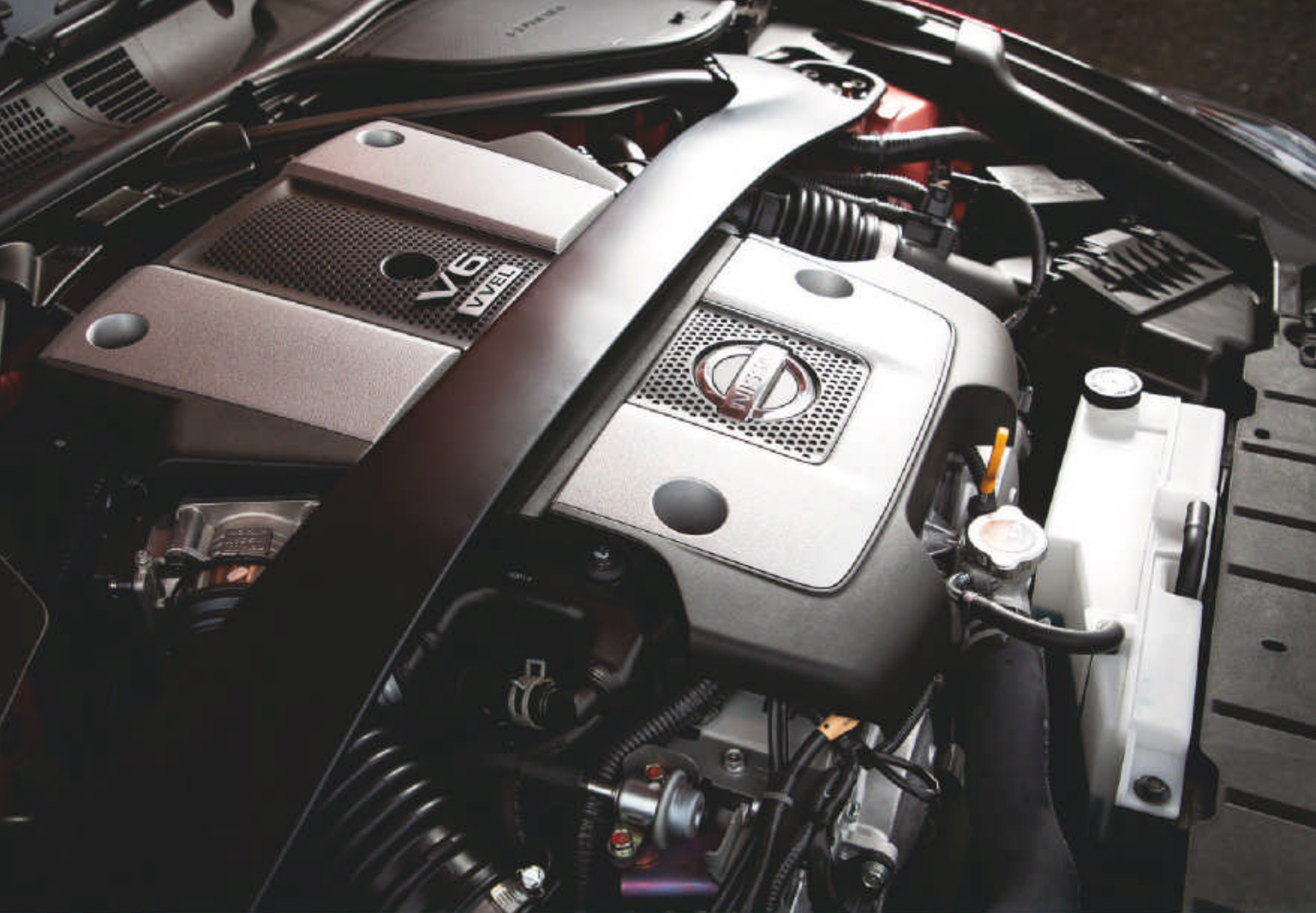
２００８年に登場した現行Ｚ34型フェアレディＺは、先代モデルよりもスポーツ性を高めることを狙ったモデルだった。Ｚ33型と同様のプラットフォームをベースとしながらも、ホイールベースを１００㎜も切り詰めての登場はその代表例といっていい。ベンチマークはミッドシップのポルシェ・ケイマンだったというから、そこまでの大手術を行なったのだろう。

それだけで終わらず、エンジンは３・５ℓから３・７ℓへと排気量をアップしたＶＱ37ＶＨＲが搭載された。このエンジンにはバルブの作動角とリフト量を連続可変できるＶＶＥＬが搭載されたこともトピックのひとつ。これにより高出力と環境性能の両立が確保できるようになった。

さらにマニュアルミッションには世界初となるシンクロレブコントロールが搭載された。これはシフトダウン時にヒール＆トゥをしなくてもエンジン回転を同調させてシフトショックを消し去ってくれるもの。現代の名工にも選ばれたテストドライバーの加藤博義氏は「私のシフトダウンより上手です」と語っていた。

一方のオートマチックは７速となる。ロックアップ領域を２速以上のほぼ全域とすることで、ダイレクト感あるシフトを実現。マグネシウム製のパドルシフトも奢ることで、ＡＴでもスポーツ性を緩めていない。

長寿モデルではあるが、足まわり、クラッチ、そしてスロットル制御などは改良を重ねている。

レポート＝橋本洋平（本文）／小林秀雄（写真解説）　フォト＝平野 陽

ダウンサイジングが進む中、大排気量の3.7ℓ「VQ37VHR」型エンジンは、トルクフルで豪快な加速が堪能できる。アクセルの踏み込み量に応じてエンジンの吸気バルブの作動角、リフト量を可変制御する「VVEL」により、低燃費とハイレスポンスを兼ね備えている。

TOPICS

新型モデルは8月に北米で正式発表！

新型フェアレディZは、過去のモデルを意識したロングノーズ&ショートデッキのレトロモダンなスタイリングで、FRレイアウト、V6ツインターボ、6速マニュアルトランスミッションを採用する。正式発表は8月17日にニューヨークで行なわれる予定だ。

▶LINEUP　駆動方式：FR／乗車定員：2名

グレード	ハンドル	エンジン	トランスミッション	車両本体価格
フェアレディZ	右	3.7ℓ V6	6速MT／7速AT	397万9800円／405万9000円
フェアレディZ バージョンT	右	3.7ℓ V6	7速AT	480万2600円
フェアレディZ バージョンS	右	3.7ℓ V6	6速MT	484万8800円
フェアレディZ バージョンST	右	3.7ℓ V6	6速MT／7速AT	519万8600円／530万8600円
フェアレディZ NISMO	右	3.7ℓ V6	6速MT／7速AT	640万9700円／651万9700円

▶SPECIFICATIONS

グレード名：バージョンST	
全長×全幅×全高（mm）	4260×1845×1315
ホイールベース（mm）	2550
トレッド（mm）　前／後	1540×1565
車両重量（kg）	1550
最低地上高（mm）	120
最小回転半径（m）	5.2
エンジン型式	VQ37VHR
種類	V型6気筒DOHC
ボア×ストローク（mm）	95.5×86.0
総排気量（cc）	3696
最高出力（kW［ps］／rpm）	247［336］／7000
最大トルク（Nm［kgm］／rpm）	365［37.2］／5200
使用燃料／タンク容量（ℓ）	プレミアム／72
WLTCモード燃費（km/ℓ）	8.8
トランスミッション型式	7速AT
変速比	①4.923　②3.193　③2.042　④1.411　⑤1.000　⑥0.862　⑦0.771　Ⓡ3.972
最終減速比	3.357
駆動方式	FR
パワーステアリング	油圧
サスペンション	Ⓕダブルウイッシュボーン Ⓡマルチリンク
ブレーキ	Ⓕベンチレーテッドディスク 対向4ポットキャリパー Ⓡベンチレーテッドディスク
タイヤサイズ	Ⓕ245/40R19 Ⓡ275/35R19
タイヤ銘柄	ブリヂストン・ポテンザRE050A
車両本体価格	530万8600円
ボディカラー	カーマインレッド
撮影車両の装着オプション	■特別塗装色（14万3000円）■ドライブレコーダー（3万8897円）■フロアマット（3万9600円）■寒冷地仕様（1万1000円）

「バージョンS」以上にレイズ製の鍛造アルミホイール、四輪アルミキャリパー対向ピストンブレーキを標準装備。試乗車はブリヂストンのポテンザRE050A、245/40R19タイヤを履く。

IMPRESSION

高回転へ突き抜けるエンジン 次期型前の最後の自然吸気

Z33を愛車としていた筆者にとってZ34の登場は衝撃だったことを思い出す。栃木のテストコースで出会ったときに感じたノーズがスッと入る感覚、そして力強いVQ37VHRが生み出す低速トルクと高回転へと突き抜けるような伸び感はたまらないものがあった。欲求不満をすべて解消したかに思えるモデルチェンジ劇。スポーティカーからピュアスポーツに成長したといっていい。

それを特化させたNISMOはベースモデルのさらに上を行く。フルデュアルエキゾーストシステムやチューニングコンピュータが与えられたそれは、ベースモデルの19psアップとなる355psを発生。6500rpmから上は別物のような吹け上がりを見せ、それとともにNAエンジン最高峰といえる咆哮が車室内に襲ってくるのだ。これからの時代には難しいこの官能性は見どころだ。

シャシーはボディ補強やYAMAHA製のボディダンパーが与えられたほか、バネ&ダンパーなども引き締めると同時に、タイヤサイズもアップ。リヤタイヤは285にまで引き上げられている。すべてはチューンドエンジンのすべてを味わうための対策と言っていい。

走ればベースモデルよりもさらにシャープな味付けになった感覚。荒れた路面はやや苦手と見たが、ドライバーとの一体感はかなり高い。次期型が見えて躊躇するところもあるかもしれないが、NA最後となるであろうこの世界観は今でも新鮮だ。

NISSAN
FAIRLADY Z

ダイナミックでグラマラスな後ろ姿が印象的。リヤバンパー下側やドアハンドルに黒のアクセントカラーが配置され、メリハリのある印象をもたらしている。写真の「カーマインレッド」は、華やかで鮮やかな発色が特徴だ。

ハイパワーを受け止めるグラマラスなボディ　エクステリア EXTERIOR

急激に下降するテールゲートのため、荷室高は最大で480㎜しかない。奥行きは900㎜。開口幅はホイールハウス間が510㎜と狭く、手前側は1330㎜と広い。ゴルフバッグは斜め積みでふたつ積める。

DIMENSION

全長 4260mm

ホイールベース 2550mm

全高 1315 mm

全幅 1845mm

ミラー・トゥ・ミラー 2020mm

スイッチ類が数多く並ぶコックピットは、時計、電圧計、油圧計の三連サブメーターがレーシーなムードを演出している。写真の「カーウイングス」対応ナビは、全車オプションで、フルオートエアコンを標準装備する。

INTERIOR インテリア

レーシーなムードを演出する三連メーター

左から燃料計、回転計、速度計を配置するスポーツカーらしい三連メーターは、イグニッションオンでスイープする。ATはレバーを左側に倒すとマニュアル操作が可能だ。アクセルペダルはオルガン式で長距離でも疲れにくい。

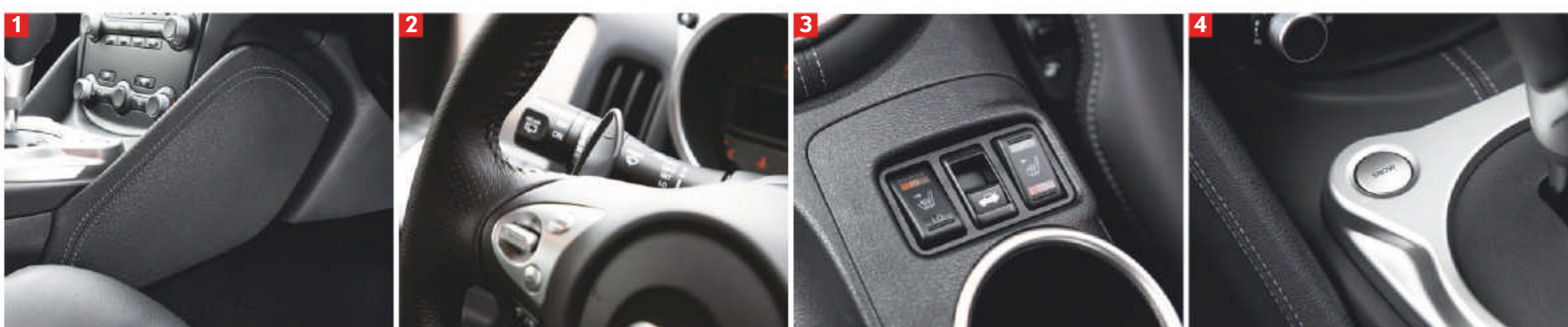
日本人男性の平均的な体型の筆者には、適度な腰まわりのフィット感があり、快適性も感じさせるスポーツシート。メーターも連動するチルトステアリング、ダイヤル式のシートハイト（前後別々に可動）などで運転姿勢の微調整が可能。「ST」は本革とスエード調ファブリックのコンビになる。

DETAIL

1

2

3

4

1 コーナリング時に膝まわりを支えるニーパッドを全車に標準化、運転席と助手席に備える。 **2** AT車のマグネシウム製パドルシフトは、長めの設計で手が小さい人でも操作しやすい。 **3** ハイ／ロー二段式のシートヒーターは「T」と「ST」に標準装備。冬や冷間時の快適性を高める。 **4** AT車に備わる「スノーモード」を押すと、雪上での発進や走行がしやすくなる。

JAGUAR F-TYPE

ジャガーFタイプ

現代に蘇ったジャガーの誇り

OUTLINE

フェイスリストを実施してシャープな顔立ちの外観へ

我々のルーツはスポーツカーにあり……そんなブランド・アイデンティティを改めて誇示するかのように誕生したのが、「50年ぶりの2シーター・スポーツカー」というフレーズとともに登場のFタイプ。時を遡るまでもなく、2013年にデビューのこのブランニューモデルが、大ヒットを飛ばした往年の名モデルである『Eタイプ』にオマージュを抱いた存在であるのは明らかだ。

911カブリオレとボクスター間のやや大きく開いた狭間を狙ってまずはオープンボディから登場したものの、さほどのタイムラグを置かずにクーペも追加されたのは予想されていた通り。現在販売されているのは、20年早々に大規模なフェイスリフトを受けたバージョンだ。

縦長だったヘッドライト・ユニットが横長基調の〝薄目〟へと変更されたことなどで、フロントマスクの表情は大きく変化。一方、いかにもFRレイアウトを基調としたモデルらしい流麗なプロポーションや、縦長形状だがコンバーチブルよりは遥かに使い勝手に長けたラゲッジスペースなどのデザインは、従来同様だ。

いずれも8速ATとの組み合わせで搭載されるのは、300psを発する2・0ℓ4気筒、380psの3・0ℓV6、そして575psを発するV8の3タイプ。どれも過給機付きガソリンユニットだが、4気筒のターボに対し2種のV型ユニットはメカニカル・スーパーチャージャーと、搭載メカに違いがあるのが特徴だ。

レポート＝河村康彦(本文)／塚田勝弘(写真解説)　フォト＝平野 陽

「R」が積むのは、「508PS」型の5.0ℓ V8スーパーチャージャーで、575ps/6500rpm、700Nm/3500rpmという強大なパワー、トルクを誇る。普通に走らせる分には、アイドリング時の音も含めて洗練されていて、スポーツ走行時には圧倒的なパワーデリバリーをもたらす。

TOPICS

「Eタイプ」60周年記念モデルを発売

1960年代を代表するスポーツカー「Eタイプ」が2021年に発売60周年を迎えたことを記念した「ヘリテイジ60エディション」が世界限定60台（国内販売は6台）で発売された。ボディカラーにはEタイプが使用していた「シャーウッドグリーン」を採用する。

▶LINEUP

駆動方式：FRまたはAWD／乗車定員：2名

グレード	ハンドル	エンジン	トランスミッション	車両本体価格
F-TYPE	右	2.0ℓ 直4	8速AT	865万円（FR）
F-TYPE R-DYNAMIC	右	2.0ℓ 直4	8速AT	933万円（FR）★
F-TYPE R-DYNAMIC	右	3.0ℓ V6	8速MT	1237万円（FR）／1322万円（AWD）★
F-TYPE FIRST EDITION	右	3.0ℓ V6	8速AT	1454万円（AWD）★
F-TYPE R	右	5.0ℓ V8	8速AT	1590万円（AWD）★

★コンバーチブルの設定もあり

▶SPECIFICATIONS

グレード名：F-TYPE R	
全長×全幅×全高（mm）	4470×1925×1315
ホイールベース（mm）	2620
トレッド（mm） 前／後	1585×1610
車両重量（kg）	1840
最低地上高（mm）	107
最小回転半径（m）	5.5
エンジン型式	508PS
種類	V型8気筒DOHCスーパーチャージャー
ボア×ストローク（mm）	92.5×93.0
総排気量（cc）	4999
最高出力（kW［ps］／rpm）	423［575］／6500
最大トルク（Nm［kgm］／rpm）	700［71.4］／3500
使用燃料／タンク容量（ℓ）	プレミアム／70
WLTCモード燃費（km/ℓ）	8.4
トランスミッション型式	8速AT
変速比	①4.714 ②3.143 ③2.106 ④1.667 ⑤1.285 ⑥1.000 ⑦0.839 ⑧0.667 Ⓡ3.317
最終減速比	3.310
駆動方式	AWD
パワーステアリング	電動式
サスペンション	Ⓕ&Ⓡダブルウイッシュボーン
ブレーキ	Ⓕ&Ⓡベンチレーテッドディスク
タイヤサイズ	Ⓕ255/35ZR20 Ⓡ295/30ZR20
タイヤ銘柄	ピレリ・P ZERO
車両本体価格	1590万円
ボディカラー	ソレントイエロー
撮影車両の装着オプション	■MERIDIANサラウンドサウンドシステム（37万9000円）■カーボンセラミックブレーキパック（155万8000円）／他

試乗車は前265/35ZR20、後305/30ZR20のピレリ P ZERO（PZ4）&10本スポークのアルミホイールを履く。カーボンセラミックブレーキと黄色のキャリパーは「R」にオプション。

IMPRESSION

選べる3種類のエンジン V8は575psを発生

試乗を行なったのは、V8モデルと4気筒モデル。出力も価格も大きく異なる両者だが、見た目の違いは皆無と言える状態。「Fタイプの魅力は、まずスタイリングにこそアリ」と考える人にとって、リーズナブルな新しいベーシックモデルの追加は、大いに魅力的と映るはずだ。

もっとも、実は走りの点でも「思いのほか活発」と思える実力を備えるのが2・0ℓモデル。何となれば、その出力スペックは300ps／400Nmだから、「スポーツモデルとしても十二分に良く走る」のは当然だ。

加えての新たな発見は、そのハンドリング感覚がV型エンジンを搭載するモデル以上に軽快と感じられたこと。4気筒ユニットを積むことによるフロントセクションの軽さが、よりシャープで軽快な身のこなしを実現してくれたに違いない。

一方、それとは別次元の圧倒的な動力性能や固有の迫力に満ちたサウンドを得たことで、スーパーカー級の走りのテイストがこのモデルならではの見どころと言えるのが、V8エンジン搭載バージョン。FRレイアウトをベースとしながらの4WDシャシーを採用するゆえ、575ps／700Nmという怒涛の出力もしっかり路面へと伝達される。

当然ながらその速さは圧倒的で、〝911ターボ〟にも勝るとも劣らないスピード性能を実現。世界屈指の硬派な2シーター・リアルスポーツカーが、V8エンジン搭載のFタイプ・クーペなのである。

短いリヤオーバーハング、Aピラーからリヤエンドまで流れるようなラインを描くクーペらしいフォルム。左右2本出しの「クアッドアウトボードマウントエキゾーストパイプ」には「R」のロゴが入り、コンソールのスイッチを押すと咆哮といえるサウンドを放つ。

JAGUAR
F-TYPE

流麗なフォルムと迫力の４本出しマフラー

エクステリア
EXTERIOR

荷室は408ℓとDセグメントセダンに迫る容量を確保する。トノボード装着時の荷室高は約330㎜でタイヤハウス間の幅は600㎜。奥行きは840㎜と余裕があり、低くて、細長い形状になっている。

DIMENSION

全長 4470mm
ホイールベース 2620mm

全高 1315 mm
全幅 1925mm

ミラー・トゥ・ミラー 2060mm

コックピット感覚の設計だが、タイトではなく快適性も確保する。「R」のステアリングコラムは電動調整式で、メモリー機能も備わる。センターコンソールのアルミニウム、レザーステアリングが質感向上に寄与している。

INTERIOR インテリア 上質なテクスチャーで高級感を演出

視認性に優れた二眼メーターパネルは、中央に地図画面などを表示する。「R」はマニュアルシフト時にクイックなシフトスケジュールになる。標準のブライトメタルペダルは、オフセットもなく、良好な操作性を実現する。

足を投げ出して座るようなスポーツカーらしいポジション。「R」は4ウェイのランバーサポートを含めた12ウェイ電動調整式になり、腰まわりのサポート性も含めた細かい運転姿勢の調整が可能。フィット感と乗降性を兼ね備えたシートであり、肩まわりの自由度も比較的高く、快適な座り心地だ。

DETAIL

1「R」はシルバーのパドルシフトで、クイックな変速スケジュールが与えられている。 2 10インチタッチプロは「Apple CarPlay」、「Android Auto」のスマホ連携に対応。 3「クーペ」のオプションである固定式パノラミックルーフは室内に明るさと開放感をもたらす。 4 走行モードは「ノーマル」、「ダイナミック」、「レイン／アイス／スノー」モードを用意。

球状のノブを組み合わせたセレクトレバーがアウディらしい。トランスミッションはMTがなく全車ともDCTで、パドルによる鋭いシフトアップ／ダウンも行なえる。金属で飾ったペダルもモダンなデザインだ。

センター部分をドライバー側に傾けることで、ドライバーを包み込む感覚が強い。象徴的な丸型エアコン吹き出し口は飛行機のジェットエンジンをイメージしたものだ。メーターは全車とも液晶で、地図も表示可能。それ以外にナビを映す画面がないのも斬新だ。

撮影車両が履くのはオプション設定の19インチホイール。標準は「TT 40TFSI」が17インチで、「TT 45 TFSI」や「TTS」では18インチだ。レッドのブレーキキャリパーは「TTS」と「TT RS」のオプションメニュー。

▸SPECIFICATIONS		4WD（「TTクーペ40TFSI」はFF）／乗車定員：4名		
グレード	ハンドル	エンジン	トランスミッション	車両本体価格
TTクーペ 40TFSI	右	2.0ℓ 直4ターボ	7速DCT	488万円
TTクーペ 45TFSI quattro	右	2.0ℓ 直4ターボ	7速DCT	611万円
TTSクーペ	右／左	2.0ℓ 直4ターボ	7速DCT	819万円
TT RSクーペ	右／左	2.5ℓ 直5ターボ	7速DCT	1026万円

2.0ℓ 4気筒ターボの最高出力は「TT 40 TFSI」が197ps、「TT 45 TFSI」が245ps、そして「TTS」では306psと出力が異なる。単に出力差があるだけでなく、高出力仕様ほど高回転が盛り上がる特性。

レポート＝石井昌道（本文）／工藤貴宏（写真解説）　フォト＝井上 誠

AUDI TT

アウディTT

大きく角度のついたルーフから流れる、伸びやかで直線的なCピラーが特徴といえる。2.5ℓ5気筒ターボエンジンを積み400psを発生する超高性能仕様「TT RSクーペ」もラインナップされた。

爽快な走りと独創的な造形美

着座位置が低いシートを組み合わせた、適度にタイトなスポーツカーの伝統的空間づくり。「S line」仕様や「TTS」はよりホールド性の高いシートを組み合わせる。後席は姿勢も広さもかなりタイト。

▶LINEUP

グレード名：TTSクーペ	
全長×全幅×全高（mm）	4200×1830×1370
ホイールベース（mm）	2505
トレッド（mm）　前／後	1565／1545
車両重量（kg）	1440
最低地上高（mm）	120
最小回転半径（m）	4.9
エンジン形式	DNU
種類	直列4気筒DOHCターボ
ボア×ストローク（mm）	82.5×92.8
総排気量（cc）	1984
最高出力（kW［ps］／rpm）	225［306］／5400-6500
最大トルク（Nm［kgm］／rpm）	400［40.8］／2000-5300
使用燃料／タンク容量（ℓ）	55／プレミアム
WLTCモード燃費（km/ℓ）	11.7
トランスミッション形式	7速DCT
変速比	①3.190　②2.750　③1.896　④1.040　⑤0.793　⑥0.860　⑦0.661　Ⓡ2.990
最終減速比	①④⑤Ⓡ4.470　②③⑥⑦3.304
駆動方式	4WD
パワーステアリング	電動式
サスペンション	Ⓕストラット Ⓡウイッシュボーン
ブレーキ	Ⓕベンチレーテッドディスク Ⓡディスク
タイヤサイズ	Ⓕ&Ⓡ245/40R18
タイヤ銘柄	ブリヂストン・ポテンザ S001
車両本体価格	819万円
ボディカラー	ターボブルー
撮影車両の装着オプション	■アルミホイール5スポークブレードデザイン（販売終了）■カラードブレーキキャリパー（8万円）■特別塗装色（9万円）／他

豊かな加速と軽快な操舵性 完成度の高いFFクーペ

1998年に登場した初代TTは、ドイツ・バウハウス的なデザインコンシャスなクーペとして世界に衝撃を与えた。2015年に発売された現行の三代目はMQBプラットフォームを用いて外板をアルミニウムとすることで、先代より50kgほどの軽量化を実現。エンジンは2・0ℓ直4ターボの「TT 40TFSI」が197ps／320Nm、「TT 45TFSIクワトロ」が245ps／370Nm、「TTS」は306ps／400Nm、2・5ℓ直5ターボの「TT RS」は400ps／480Nmとなる。

速さはいずれも十分以上だが、「TTS」では過激と言えるぐらいに迫力の加速をみせる。直噴ターボを得意とするアウディらしく、アクセル操作に対するツキの良さも魅力だ。

エンジン横置きのFFおよびFFベースのAWDとしては、ステアリングを切り始めた瞬間からノーズがシャープに動き出す。追い込んでいけばFRやMRほどには俊敏ではないかもしれないが、立ち上がりでは大きなメリットがある。脱出方向にクルマが向いてしまえば、躊躇なくアクセルを踏み込んでいけるからだ。RWDはリヤタイヤとグリップを相談しながらアクセルを入れていくが、TTはパワーを掛けることでフロントから引っ張ってくれるから、旋回力も安定感も増す。アクセル全開率の高いドライビングが楽しめるのだ。

高品質でセンスが良いゆえ、スポーツカーとしてのピュア度があまり高くない印象があるモデルだが、一体感の高さは見事。現行限りで消滅するのはあまりに残念だ。

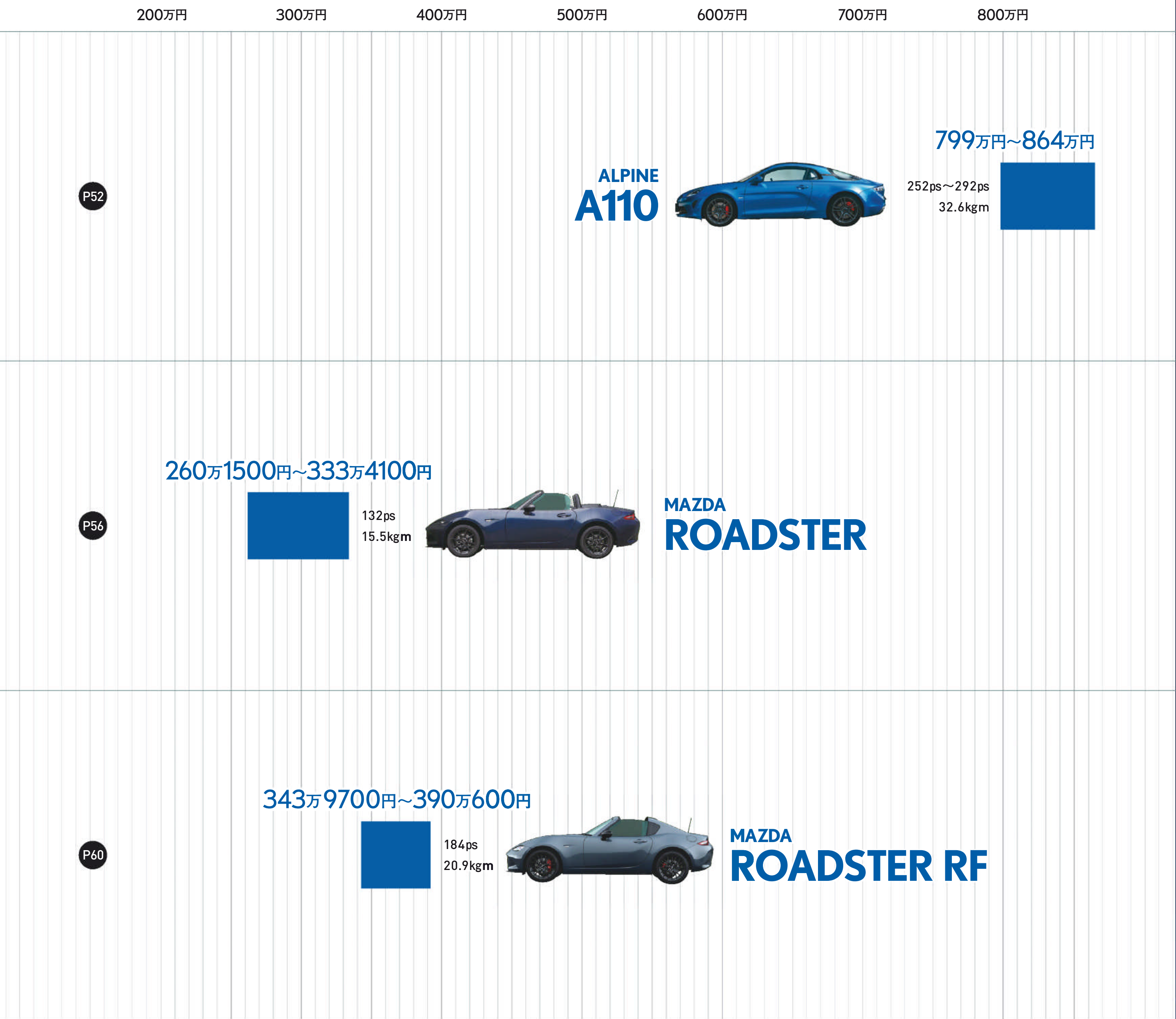
問い合わせ：Audiコミュニケーションセンター　0120-598-106　https://www.audi.co.jp

LIGHT SPORT

スポーツカーの本質を気軽に堪能できる

小型軽量のコンパクトボディと
それに見合ったパワートレーンにより
俊敏な運動性能を後輪駆動で愉しめる

CHAPTER 2

200万円
300万円
400万円
500万円
600万円
700万円
800万円
P52
ALPINE
A110
799万円~864万円
252ps～292ps
32.6kgm
P56
260万1500円~333万4100円
132ps
15.5kgm
MAZDA
ROADSTER
P60
343万9700円~390万600円
184ps
20.9kgm
MAZDA
ROADSTER RF

TOPICS

世界限定300台のスペシャルモデル

「リネージGT2021」は、ラグジュアリー仕様の「リネージ」に「S」と同じ292psのエンジンを搭載した世界限定300台のモデル。専用ボディカラーや新デザインの18インチホイールなどエレガントに仕上げられている。残念ながら国内向けの受付は終了している。

ALPINE A110

アルピーヌA110

単なるリバイバルに非ず

▶SPECIFICATIONS

グレード名：A110S	
全長×全幅×全高(mm)	4205×1800×1250
ホイールベース(mm)	2420
トレッド(mm) 前／後	1555／1550
車両重量(kg)	1110
最低地上高(mm)	—
最小回転半径(m)	5.8
エンジン型式	M5P
種類	直列4気筒DOHCターボ
ボア×ストローク(mm)	79.7×90.1
総排気量(cc)	1798
最高出力(kW[ps]／rpm)	215[292]／6420
最大トルク(Nm[kgm]／rpm)	320[32.6]／2000
使用燃料／タンク容量(ℓ)	プレミアム／45
WLTCモード燃費(km/ℓ)	12.8
トランスミッション型式	7速DCT
変速比	①3.615 ②2.368 ③1.515 ④1.156 ⑤0.926 ⑥0.843 ⑦0.707 Ⓡ3.246
最終減速比	①②⑥⑦Ⓡ3.789 ③④⑤4.235
駆動方式	MR
パワーステアリング	電動式
サスペンション	Ⓕ&Ⓡダブルウイッシュボーン
ブレーキ	Ⓕベンチレーテッドディスク 対向4ポットキャリパー Ⓡベンチレーテッドディスク
タイヤサイズ	Ⓕ215/40R18 Ⓡ245/40R18
タイヤ銘柄	ミシュラン・パイロットスポーツ4
車両本体価格	864万円
ボディカラー	ブルー アルピーヌメタリック
撮影車両の装着オプション	—

▶LINEUP　駆動方式：MR／乗車定員：2名

グレード	ハンドル	エンジン	トランスミッション	車両本体価格
PURE	右	1.8ℓ 直4ターボ	7速DCT	799万円
LINEAGE	右／左	1.8ℓ 直4ターボ	7速DCT	849万円
S	右	1.8ℓ 直4ターボ	7速DCT	864万円

OUTLINE

往年のフレンチスポーツを軽量&高出力にリバイバル

２０１８年に日本で発売された現行アルピーヌＡ１１０は、当初はシンプルな仕立ての「ピュア」と上質なインテリアを奢った「リネージ」の2グレードだったが、19年の東京モーターショーで高性能版の「Ｓ」が発表された。次の年には歴代アルピーヌに使われた29色のボディカラーなどが選べるカスタマイズプログラムのアトリエアルピーヌを開始した。

これ以外に多彩な特別仕様車が設定され、欧州ではモータースポーツ専用車両も用意している。現在の日本での公道向けカタログモデルは「ピュア」「リネージ」と「Ｓ」で、「リネージGＴ」は世界限定３００台の特別仕様車として今年6月に受注を開始したが、即完売となった。

プラットフォーム、ボディともにアルミ製なのは全車共通。サイズは全長４２０５㎜、全幅１８００㎜、全高１２５０㎜とコンパクトで、車両重量は１１１０kgに収まる。

２シーターのコックピット背後に横置きされるパワーユニットは１・８ℓ直列４気筒ターボで、最高出力は「ピュア」「リネージ」が２５２ps、「Ｓ」が２９２psとなり、ボタンとパドルで操作する7速デュアルクラッチトランスミッション（ＤＣＴ）が組み合わせられる。

前後ともダブルウイッシュボーンのサスペンションは、「Ｓ」では剛性を50％アップ。18インチのアロイホイールは全グレードで鍛造製の軽量タイプとなり、タイヤは「Ｓ」では前後ともワンサイズ太くなる。

レポート＝森口将之（本文）／山本晋也（写真解説）　フォト＝平野 陽

普段はガラスハッチの奥にあるエンジン、実は工具不要でカバーを外すことができる。4気筒1.8ℓターボは全グレード共通で、撮影車の「S」は292psの最高出力を発揮。「ピュア」と「リネージ」は252psのスペックとなっている。

ミッドシップゆえに前後重量配分は44：56とリヤ寄り。そのため後輪の方が太いサイズとなっているが、指定エア圧は200kPaと前後共通だ。エコドライブ時には230kPaというのがメーカー指定値。

IMPRESSION

受け継がれるスタイリングしなやかな乗り心地が美点

クラシックA110の佇まいをそのまま現代に蘇らせたようなボディは、攻撃的なスタイリングが多い現代のスポーツカーの中ではエレガントにさえ見える。ボディ下面をフラットに仕上げるとともにリヤにディフューザーを装着することで、エアロパーツに頼らずダウンフォースを獲得したおかげだ。

インテリアはドアトリムの一部をボディカラーとし、センターコンソールにアルミを起用するなどして、伝統と軽量をアピール。とはいえ乗り降りはしやすく、車内は狭過ぎず、長距離も快適に過ごせる。

エンジンは始動した瞬間から豪快なサウンドを響かせるが、その後は2ペダルドライブということもあって扱いやすい。力の出方はグレードによって異なり、「ピュア」は中回転域のトルク感、「S」は高回転の伸びとレスポンスが身上だ。

乗り心地はA110の美点のひとつで、とりわけ「ピュア」のそれは、フレンチスポーツとしての期待を裏切らない。それでいて身のこなしは俊敏。しかも意のままにコーナーを抜けていける。車体重心がドライバーの腰の位置になるよう設計したこだわりが伝わってくる。

「S」ではすべての挙動が一段とクイックかつソリッドになるが、ピュアの爽やかなハンドリングも好ましい。モダンなスポーツカーらしさを求めるなら「S」、クラシックA110に近いフィーリングが好みなら「ピュア」がお勧めだ。

1963年に生まれた初代A110を、4気筒エンジン縦置きミッドシップの専用プラットフォームで現代に蘇らせたスタイリング。エアロパーツレスのフォルムは、2020年代には新鮮だ。カーボンルーフは「S」の専用装備。

アルピーヌの伝統をブルーのボディで表現 エクステリア EXTERIOR

エンジンをミッドシップに積む関係から前後にラゲッジを用意する。フロント（写真左）はリヤより広く、深さ200㎜ほどで容量は100ℓ。リヤの容量は96ℓだ。どちらも熱がこもる傾向にある。

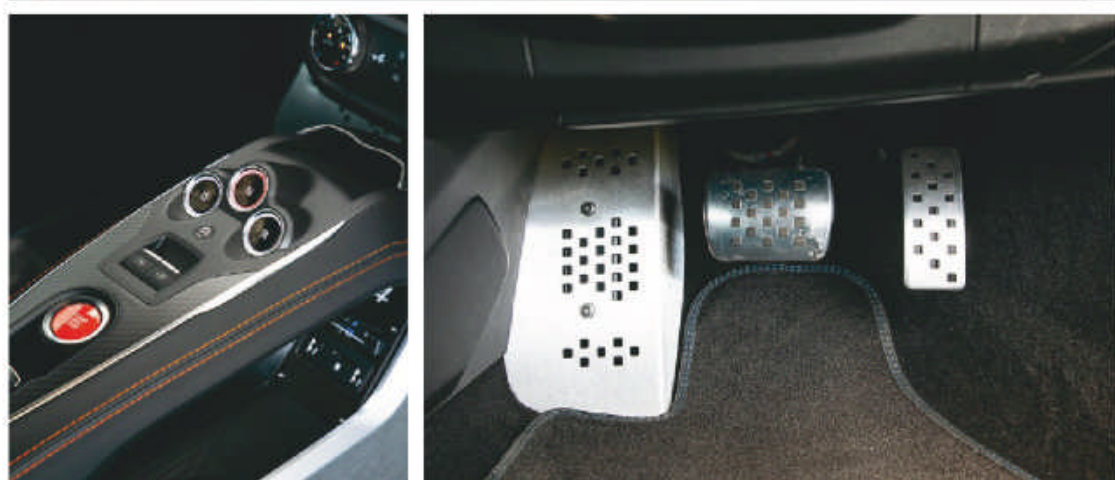
DIMENSION

全長 4205mm
ホイールベース 2420mm

全高 1250 mm
全幅 1800mm

ミラー・トゥ・ミラー 1980mm

レトロな外観とは反対にコックピットは現代的。7速DCTのみのためシフト操作系はボタン式となっている。ステアリングも今どきのフラットボトムを採用。Focalの4スピーカーシステムは軽量化にも配慮しているもの。

INTERIOR インテリア ノイズを減らし走りに専念できるコックピット

タコメーター内のディスプレイ表示内容はワイパーやウインカーレバー先端のボタンで切り替える。大きなフットレスト含めペダル類はアルミ製。シフト操作はD・N・Rの3ボタン。Nの長押しでPポジションに入る。

「S」は前後スライド以外は調整機構をもたないスパルタンなサベルト製フルバケットシートを標準装備。レザーとマイクロファイバーで十分なクッション性を確保するなど座り心地への配慮も十分になされている。モノコック構造により一脚あたり13.1kgと軽量に仕上がっている。

DETAIL

1 ステアリングの赤い「SPORT」ボタンはドライブモード切り替え用で、ノーマル・スポーツ・トラックの3モードを用意する。 2 7インチディスプレイは専用アプリを入れることでスマートフォンと連携するほか、各種車両情報を表示する。 3 センターコンソール下段に2.4AのUSBポートとトレーを装備。 4 リヤバルクヘッドに蓋つきポケットが用意される。

 問い合わせ：アルピーヌ・ジャポン 0800-1238-110 https://www.alpinecars.com/ja/

Country | Japan | Debut | 2015年5月(商品改良:20年12月) | 車両本体価格 | 260万1500円〜333万4100円

MAZDA ROADSTER

マツダ ロードスター

身体と一体化するスポーツカー

OUTLINE

"ライトウエイト"の看板を守り続ける

「トヨタやニッサンに負けるな」とばかり、バブル景気の当時に計画をされていたマツダの販売チャンネル拡大計画。そのひとつである"ユーノス"のブランド名が冠されてのデビューとなったのが、1989年に登場した初代モデル。

それが、当のマツダも予想をしていなかった大ヒットを飛ばし、国内のみならず世界のメーカーに大きな影響を与えることになったというのは、間違いなく日本車の歴史に残る誇らしい出来事だ。

四代目となる現行型の大きな特徴は、改めて初心へと立ち返った軽量・コンパクトさを実現していること。何となれば、その全長は歴代史上"最短"で、ベースグレードの車両重量は1t切りを達成。もはや軽自動車でも1t超えのモデルも珍しくなくなりつつある中、そうしたスペックでもライトウエイトスポーツカー好きの心を揺さぶるのが最新のマツダ・ロードスターでもあるのだ。

小さくても存在感抜群で、デビューから丸6年が経過した今でも走り去る姿を目で追いたくなるキュートな2シーターオープンのボディに6速MTもしくは6速ステップATとの組み合わせで搭載されるのは、1・5ℓの自然吸気4気筒エンジン。もちろん、フロント搭載ではあるものの重量配分に配慮して可能な限り後方に寄せられたエンジンで、リヤの二輪を駆動するというFRレイアウトは、最新のモデルにもしっかりと踏襲をされている。

レポート=河村康彦(本文)/小林秀雄(写真解説) フォト=宮門秀行

最高出力132psの1.5ℓ直列4気筒自然吸気エンジンを搭載。絶対的パワーよりもレスポンスを重視し、MT車には軽量フライホイールを採用する。低速域から7500rpmのトップエンドまで、加速感がリニアに駆け上がるフィーリングを楽しむことができる。

TOPICS

マツダ長期戦略で電動化の流れ

6月17日、マツダは技術開発の長期ビジョン「サスティナブル“Zoom-Zoom”宣言2030」を発表し、2022年から25年にかけて世界でHV、PHEV、EVを13車種投入。さらに25年以降はEV専用プラットフォームを開発するとした。将来ロードスターのEV化もあるかもしれない。

▶LINEUP　駆動方式：FR／乗車定員：2名

グレード	ハンドル	エンジン	トランスミッション	車両本体価格
S	右	1.5ℓ 直4	6速MT／―	260万1500円／―
NR-A	右	1.5ℓ 直4	6速MT／―	275万5500円／―
S Special Package	右	1.5ℓ 直4	6速MT／6速AT	281万8200円／293万3700円
S Leather Package	右	1.5ℓ 直4	6速MT／6速AT	316万9100円／328万4600円
S Leather Package White Selection	右	1.5ℓ 直4	6速MT／6速AT	320万9800円／332万5300円
RS	右	1.5ℓ 直4	6速MT／―	333万4100円／―

▶SPECIFICATIONS

グレード名：S Leather Package White Selection	
全長×全幅×全高（mm）	3915×1735×1235
ホイールベース（mm）	2310
トレッド（mm）　前／後	1495×1505
車両重量（kg）	1020
最低地上高（mm）	140
最小回転半径（m）	4.7
エンジン型式	P5-VP［RS］
種類	直列4気筒DOHC
ボア×ストローク（mm）	74.5×85.8
総排気量（cc）	1496
最高出力（kW［ps］／rpm）	97［132］／7000
最大トルク（Nm［kgm］／rpm）	152［15.5］／4500
使用燃料／タンク容量（ℓ）	プレミアム／40
WLTCモード燃費（km/ℓ）	16.8
トランスミッション型式	6速MT
変速比	①5.087　②2.991　③2.035　④1.594　⑤1.286　⑥1.000　Ⓡ4.696
最終減速比	2.866
駆動方式	FR
パワーステアリング	電動式
サスペンション	Ⓕダブルウイッシュボーン Ⓡマルチリンク
ブレーキ	Ⓕベンチレーテッドディスク Ⓡディスク
タイヤサイズ	195/50R16
タイヤ銘柄	ヨコハマ・アドバンスポーツV105
車両本体価格	320万9800円
ボディカラー	ディープクリスタルブルーマイカ
撮影車両の装着オプション	■ナビゲーション用SDカードプラス（4万9500円）

ブラックメタリック塗装の16インチアルミホイールを標準装備。軽快感を演出する細身のスポークがよく似合う。装着タイヤはヨコハマのアドバンスポーツV105で、サイズは195/50R16。

IMPRESSION

速さが絶対基準ではなく楽しさで推し量るべきクルマ

排気量や気筒数削減の一方でターボを装着し、燃費向上実現を免罪符とするかのように、セダンやワゴン、SUVでも怒涛の動力性能を売り物とするモデルが少なくない昨今。

が、それらとは言わば対極とも思える位置に身を置くのが、歴代のマツダロードスター。すなわち、速さはそこそこながらすべての挙動が軽快。加えて、ソフトトップを開け放てば、まさに「交差点を曲がるだけでも操る楽しさを味わえる」のが、このモデルならではの見どころだ。

プレミアムガソリン仕様とすることで多少のチューンナップが図られたとはいえ最高出力は131psに過ぎず、絶対的な速さが〝そこそこ〟というのは前述のとおり。しかし、丁寧に調律が施されたサウンドを耳にしつつ積極的にアクセルを踏み込んでいくことでその快感を日常的に味わえるのは、〝怪力〟の持ち主には真似のできない事柄。ターボのアドオンで低回転から湧き上がる〝太過ぎるトルク〟で、ほんの数秒たりともアクセルをワイドオープンできないというモデルに比べれば、考えようによってはこちらの方がずっと〝健全〟。特に、街乗りシーンでもストレスを溜めることなく走りを楽しめるというのは、大いなる美点だ。

同時に、前方へと脚を投げ出す姿勢で低く座るドライビングポジションもスポーツカーならでは。「クルマを着る感覚」という形容も相応しい、身近でフレンドリーかつ本格的な日本が誇るスポーツカーである。

撮影車のボディカラーは2020年12月の商品改良で追加されたディープブルークリスタルマイカ。抑揚の効いたエクステリアに艶と深みを与える。幌に備わるリヤウインドウには熱線プリント式のデフォッガーも装備。

コンパクトな中にダイナミックなうねり　エクステリア EXTERIOR

日常的な手荷物を積むには十分な広さのラゲッジルーム。幅は最も広い部分で約1080㎜、奥行きは約560㎜ある。真ん中の部分が凹んで深くなっているのが特徴で、荷室内の高さは最大360㎜だ。

DIMENSION

全長 3915mm

ホイールベース 2310mm

全高 1235 mm

全幅 1735mm

ミラー・トゥ・ミラー 1930mm

すべてが手の内に収まる感覚を追求したインテリア。トリムも上質な素材が使用され、「S」と「NR-A」を除いて7インチセンターディスプレイやフルオートエアコンが標準装備されるなど、利便性も申し分ない。

INTERIOR インテリア

外界とつながるようなインテリア

アナログ式の回転計は針の始点が6時の位置で、高回転まで回したくなる仕様。MT車は抜群のシフトフィールを実現したショートストロークのシフトノブを装備する。アクセルペダルは微妙な速度調整に対応するオルガン式だ。

2020年12月の商品改良で新設定された「White Selection」は、ピュアホワイトのナッパレザーインテリアを採用。幌を開けたときの明るい雰囲気が際立つ。シートのホールド性はそこそこの印象だが、自然と運転姿勢が決まるから不思議だ。運転席には座面先端を上げ下げするチルト機構が付く。

DETAIL

1 iPhoneのアプリを7インチセンターディスプレイで利用できるApple CarPlayのほか、Android Autoにも対応。 2 ディスプレイの各機能を手元で操作できるコマンダーコントロール。ナビゲーション用SDカードは販売店オプションだ。 3 一部グレードにはシートヒーターも標準装備。 4 シートの間にはリヤコンソールボックスを備える。

Country	Japan	Debut	2016年11月(商品改良:20年12月)	車両本体価格	343万9700円～390万600円

MAZDA

ROADSTER RF

マツダ ロードスターRF

クーペとしても魅力なロードスター

OUTLINE

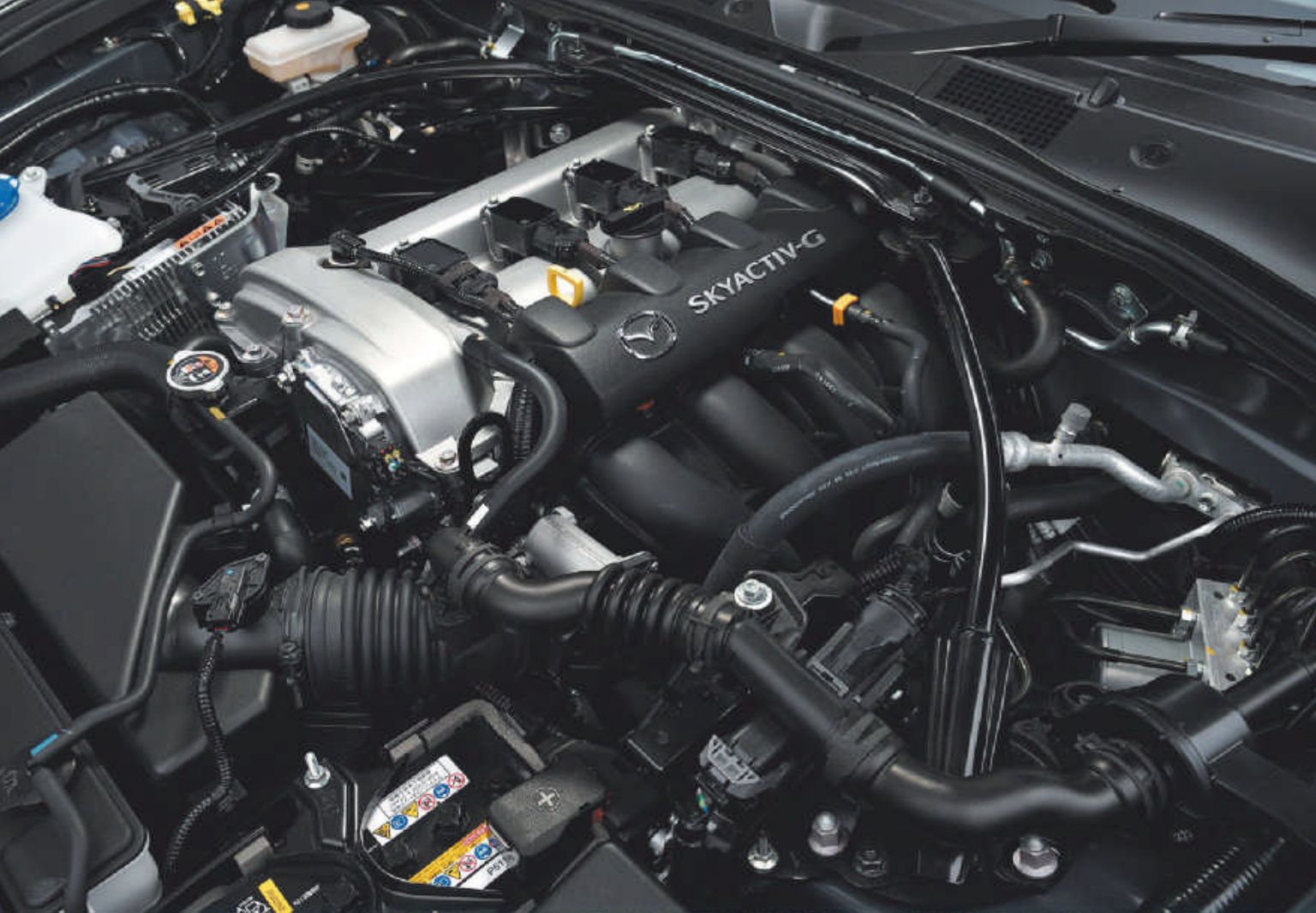
ピタリと収まる電動ルーフフォルムの美しさは随一

リトラクタブル・ファストバックを意味するＲＦの文字が与えられたＮＤ型ロードスターは、フルオープンボディのものとはひと味もふた味も違うテイストが宿っている。

特徴的な電動ルーフは、真横から見たときに切れ目を感じさせないようにすること、そしてボディとの接合面を表にできるだけ見せないように気を遣った。また、Ｃピラー下の接合部には凹凸が重なるウェッジと呼ばれるパーツがあるのだが、そこをＵ字にすることで剛性が上がり過ぎてクルマの動きがナーバスになることを嫌ったというエピソードが残っている。ここにはラバーを設定することで、前後左右、そして上下方向にも確実な位置出しが可能になり、わずかな製造誤差があったとしてもしっかりと接合できる環境が整った。

単純に屋根を開閉するだけでは終わらない戦いがあったおかげで、スタイリッシュなサイドビューと適度な風が気軽に味わえるＲＦのルーフが完成。ラゲッジを犠牲にせずにこれを達成したのは偉業だ。

エンジンは北米向けと同様の２・０ℓエンジンが搭載されている。当初は６５００ｒｐｍまでしか回らず、低速トルクこそ見どころはあったがやや眠たいエンジンだった。だが、マイナーチェンジ時にＭＴモデルではエンジン各部が刷新されたことで、晴れて幌型の１・５ℓと同じく７５００ｒｐｍまで引っ張れるようになり、スタイルから内容までスポーツカーらしい仕上がりになった。

レポート＝橋本洋平(本文)／小林秀雄(写真解説)　フォト＝神村 聖

ソフトトップモデルより排気量と動力性能に勝る2.0ℓ直列4気筒自然吸気エンジンを搭載。最高出力は184psを発揮する。「RS」にはエンジンの吸気脈動を増幅し、壮快なサウンドを実現するインダクションサウンドエンハンサーを標準装備。

TOPICS

受注開始早々完売のドライビングシューズ

マツダとミズノがドライビングシューズを共同開発。デザインはマツダのカーデザイナーが担当し、ミズノの競泳水着技術を活かして履き心地の良さとダイレクトなペダルフィールを両立させた。7月6日から受注開始されたが、わずか5日で実に1350足が完売したという。

▶LINEUP 駆動方式：FR／乗車定員：2名

グレード	ハンドル	エンジン	トランスミッション	車両本体価格
S	右	2.0ℓ 直4	6速MT／6速AT	343万9700円／346万7200円
VS	右	2.0ℓ 直4	6速MT／6速AT	373万5600円／376万3100円
VS Burgundy Selection	右	2.0ℓ 直4	6速MT／6速AT	377万6300円／380万3800円
VS White Selection	右	2.0ℓ 直4	6速MT／6速AT	377万6300円／380万3800円
RS	右	2.0ℓ 直4	6速MT／―	390万600円／―

▶SPECIFICATIONS

グレード名：RS	
全長×全幅×全高（mm）	3915×1735×1245
ホイールベース（mm）	2310
トレッド（mm） 前／後	1495×1505
車両重量（kg）	1100
最低地上高（mm）	145
最小回転半径（m）	4.7
エンジン型式	PE-VPR［RS］
種類	直列4気筒DOHC
ボア×ストローク（mm）	83.5×91.2
総排気量（cc）	1997
最高出力（kW［ps］／rpm）	135［184］／7000
最大トルク（Nm［kgm］／rpm）	205［20.9］／4000
使用燃料／タンク容量（ℓ）	プレミアム／45
WLTCモード燃費（km/ℓ）	15.8
トランスミッション型式	6速MT
変速比	①5.087 ②2.991 ③2.035 ④1.594 ⑤1.286 ⑥1.000 Ⓡ4.696
最終減速比	2.866
駆動方式	FR
パワーステアリング	電動式
サスペンション	Ⓕダブルウイッシュボーン Ⓡマルチリンク
ブレーキ	Ⓕベンチレーテッドディスク Ⓡディスク
タイヤサイズ	205/45R17
タイヤ銘柄	ブリヂストン・ポテンザS001
車両本体価格	390万600円
ボディカラー	ポリメタルグレーメタリック
撮影車両の装着オプション	■フロントBrembo社製ベンチレーテッドディスク&対向4ピストンキャリパー（レッド塗装）&17×7JインチBBS社製鍛造アルミホイール（ブラックメタリック塗装）（33万円）■ナビゲーション用SDカードPLUS（4万9500円）

全車17インチアルミホイールが標準装備だが、撮影車はオプションのBBS製鍛造17インチを装着。ブラックメタリック塗装で足元の印象を引き締める。タイヤはブリヂストンのポテンザS001。

IMPRESSION

重量増は安定感に寄与 エンジンも改良で気持ち良く

ソフトトップに対して100kg以上の重量増があるRFなだけに、軽快さはややスポイルされた感があるものの、相変わらずFRらしい素直な走りを展開していることが印象的だったこのクルマ。2・0ℓエンジンはトルクフルな発進を実現しており、車重の増加が気にならない仕上がりとなっている。ドッシリとした安定感は高速クルージングが多い方々にとっても歓迎されるべき方向性だと言えるだろう。

特にマイナーチェンジ以降のモデルは最高出力も184psまで引き上げられた結果、高回転までストレスのない吹け上がりを実現できている。ワインディングではスロットルの入れ方でテールを容易に操れるほどの寛容さをもち合わせており、その面白さはソフトトップでは味わえない新たなる世界観を実現する。旧型の2・0ℓユーザーが感じていた現行1・5ℓの非力さを、うまく吸収したと言えるのではないだろうか？

ルーフが幌から電動ルーフに改められたことで、風の巻き込みはマイルドになり、全身がさらされなくなったことは、オープンカービギナーにとっても有難いところかもしれない。車室内を程良く風が駆け抜ける感覚は絶妙。クローズ時の静粛性も見どころのひとつだ。

このようにロードスターに新たなる価値を提供したこのRFは、ちょっとオトナなユーザーにピッタリな一台。オープンだけでなくクーペとして使いたい向きにもオススメだ。

フロントがアルミ、ミドルがスチール、リヤがプラスチックという異素材を採用したパワーリトラクタブルハードトップを装備。「S」を除いてルーフをピアノブラックにする2トーンもオプション設定されている。

余計な継ぎ目が存在しないボディライン

エクステリア **EXTERIOR**

ルーフの位置に左右されることなく、いつでも同じ広さが確保されるラゲッジルーム。容量はソフトトップモデルと変わらず、右奥には工具類などを置いておけるトレーが設けられている。

DIMENSION

全長 3915mm
ホイールベース 2310mm

全高 1245mm

全幅 1735mm

ミラー・トゥ・ミラー 1930mm

「S」を含むすべてのグレードに合成皮革のインパネ＆ドアトリム、7インチセンターディスプレイ、オートエアコンを標準装備。サテンクロームメッキの金属調加飾も効果的に配置され、上質な雰囲気を醸し出す。

INTERIOR インテリア

ロードスターより上級志向のインテリア

左側のマルチディスプレイは全車にTFTカラー液晶を採用（ソフトトップモデルはグレード別設定）。撮影車はMT車だが、AT車にはエンジン制御をSPORTモードに変更できるドライブセレクションが標準装備される。

最上級グレードである「RS」はアルカンターラとナッパレザーをあしらったレカロ製シートを標準装備。人間工学に基づいた設計により、狭い車内でも快適な座り心地とホールド性を実現させている。ソフトトップモデルではグレード別設定のシートヒーターも全車に標準装備。

DETAIL

1「RS」は専用チューニングのビルシュタイン製ダンパーを標準装備。 2 ブレンボ製ベンチレーテッドディスクと対向4ピストンキャリパーはオプション設定。 3 ヘッドレストにもスピーカーを備えるBOSEサウンドシステムは「S」のみオプション、それ以外は標準装備。 4 ロック操作も電動化したハードトップはスイッチで簡単に開閉できる。

HATCH BACK SPORT

日常の使い勝手にも優れた走りのスペシャリスト集団

**普段使いの実用性と
侮れない高性能を併せもつ
懐深さが魅力の心強い相棒たち**

200万円
300万円
400万円
500万円
600万円
700万円
800万円
P66
265万円~456万円
120ps～272ps
14.8kgm～37.7kgm
TOYOTA
GR YARIS
P70
MERCEDES-BENZ MERCEDES-AMG
A35/A45
305ps～421ps
40.8kgm～51.0kgm
636万円~802万円
P74
641万円
BMW
M135i
306ps
45.9kgm
P78
MINI
JOHN COOPER WORKS
482万円~
609万円
231ps～306ps
32.6kgm～45.9kgm
P80
464万円~504万円
300ps
40.8kgm～42.8kgm
RENAULT
MAGANE R.S.
P84
300万円~
400万円
145ps～180ps
18.4kgm～23.5kgm
ABARTH
595
P88
201万7400円~208万8900円
140ps
23.4kgm
SUZUKI
SWIFT SPORT
P92
375万5000円
200ps
32.6kgm
VOLKSWAGEN
POLO GTI

TOYOTA

GR YARIS

トヨタ・GRヤリス

妥協なきパフォーマンスと専用意匠

OUTLINE

専用ボディに専用エンジン 専用4WDシステムを投入！

『卓越した走行安定性、圧倒的な加速と気持ちの良いエンジン回転の伸びを体感できる高出力モデル』と位置付けられた中核の「RZ」には、小型・軽量・ハイパワーを追求して専用開発された1・6ℓターボエンジン〝G16E-GTS〟が搭載される。ターボには耐久性とレスポンスを追求しボールベアリングの軸受を採用しているのも特徴で、このクラスで世界屈指の性能を実現している。

これに欧州仕様の改良版の6速MTと、12枚もの多板クラッチを用いた前後駆動力可変システムを備えた新開発スポーツ4WDシステム〝GR-FOUR〟が組み合わされる。

さらに、より限界性能を引き上げた60万円高の「RZ〝ハイパフォーマンス〟」には前後にトルセンLSDが標準装備されるほか、サスペンションや電動パワステのチューニングも差別化されており、OEM装着タイヤの銘柄も異なる。その他にも細かいところがいろいろとつくり分けられており、両車の走り味の違いも気になるところだ。

一方、『誰もが気軽にGRヤリスの走りを楽しめる』ことを念頭に開発された「RS」は、見た目を「RZ」に近い仕様としながらも、M15A-FKS型エンジンや発進用ギヤを組み込んだダイレクトシフトCVTなど基本的なメカニズムは標準のヤリスを踏襲している。ただし、リヤマルチリンクサスによるワイドトレッド化やハイグリップタイヤの装着などにより、走り味は別物となっている。

レポート＝岡本幸一郎（本文）／山本晋也（写真解説）　フォト＝平野 陽

3気筒エンジン前提のプラットフォームに、最高のパフォーマンスを与えるべく新設計された「G16E-GTS」エンジンを搭載する。3気筒ターボらしいフラットトルクはドライバーに忠実な加速を楽しめる。4気筒のような高回転の伸び感も味わえるスポーツユニットだ。

TOPICS

全日本ラリーでGRヤリス総合優勝！

今年から全日本ラリー選手権に「TOYOTA GAZOO Racing」としてワークス参戦しているが、7月2日〜4日に行なわれた第7戦にて見事初勝利を挙げた。スーパー耐久シリーズでもクラス優勝を果たしておりモータースポーツシーンでも注目の的だ。

▶SPECIFICATIONS

グレード名：RZ “High performance”	
全長×全幅×全高（mm）	3955×1805×1455
ホイールベース（mm）	2560
トレッド（mm）　前／後	1535／1565
車両重量（kg）	1280
最低地上高（mm）	130
最小回転半径（m）	5.3
エンジン型式	G16E-GTS
種類	直列3気筒DOHCターボ
ボア×ストローク（mm）	87.5×89.7
総排気量（cc）	1618
最高出力（kW［ps］／rpm）	200［272］／6500
最大トルク（Nm［kgm］／rpm）	370［37.7］／3000-4600
使用燃料／タンク容量（ℓ）	プレミアム／50
WLTCモード燃費（km/ℓ）	13.6
トランスミッション型式	6速MT
変速比	①3.538　②2.238　③1.535　④1.162 ⑤1.081　⑥0.902　Ⓡ3.831
最終減速比	フロント1-4速：3.941 5-6速&R：3.350／リヤ：2.277
駆動方式	4WD
パワーステアリング	電動式
サスペンション	Ⓕストラット Ⓡダブルウイッシュボーン
ブレーキ	Ⓕベンチレーテッドディスク 対向4ポットキャリパー Ⓡベンチレーテッドディスク
タイヤサイズ	225/40ZR18
タイヤ銘柄	ミシュラン・パイロットスポーツ4S
車両本体価格	456万円
ボディカラー	エモーショナルレッドⅡ
撮影車両の装着オプション	■予防安全パッケージ（24万9700円）■シートヒーター&ステアリングヒーター（2万7500円）■GRフロアマット（3万3000円）■特別塗装色（5万5000円）■他

FFベースの4WDゆえ重量配分は59：41、指定エア圧はフロント220kPa、リヤ200kPaとなっている。タイヤ銘柄は四輪で揃えるよう明記されているほどバランスにこだわっているのも注目したい。

▶LINEUP　駆動方式：4WD（RSのみFF）／乗車定員：4名

グレード	ハンドル	エンジン	トランスミッション	車両本体価格
RS	右	1.5ℓ 直3	―／CVT	―／265万円
RC	右	1.6ℓ 直3ターボ	6速MT／―	330万円／―
RZ	右	1.6ℓ 直3ターボ	6速MT／―	396万円／―
RZ“High performance”	右	1.6ℓ 直3ターボ	6速MT／―	456万円／―

IMPRESSION

グイグイと押し寄せるRZの力強いパンチ力

「RZ」のドライブフィールは期待どおり痛快そのもの。リッター当たり約170psを誇るエンジンのパンチの効いた加速はインパクト満点だ。下から力強く盛り上がり、7000rpmまであっというまに吹けきってしまう。生音でないことのすぐにわかる独特のサウンドも印象深い。

　6速MTのシフトフィールは程良くショートストロークでダイレクト感もあり、操って楽しい。適度にレシオがクロスしているおかげで、件のエンジンの性能をどこからでもフルに引き出して走らせることができる。欲をいうとiMTはもう少しレスポンスが素早いとなお良い。

「RZ」と足まわりの強化された「RZ“ハイパフォーマンス”」では、乗り味も少なからず異なる。標準装備されるシートのホールド性もそれなりに違う。

　LSDを装備する「RZ“ハイパフォーマンス”」は、やはりトラクションに優れており、ステアリングを切った方向へとグイグイと進んでいく感覚が強い。対するオープンデフの「RZ」はパワーを掛けてもステアリングへの影響が小さく、終始扱いやすい。公道走行主体なら「RZ」の方が好都合と言えなくない。

　一方の「RS」は標準のヤリスと大差ないのではと思いきや、そんなことはない。至って軽快な走りの中にも、グリップ感が高くスポーティなハンドリングを楽しむことができるあたりは、「GR」を名乗るモデルとしての面目躍如である。

灯火類のイメージはヤリス・ファミリーだが空力も考慮したワイドな３ドアハッチバックボディは完全に専用設計となっている。カーボンルーフの他、フロントフードやリヤゲート、ドアパネルをアルミ製とすることで軽量化を図っている。

ラリーで勝つためのノウハウを投入したボディ エクステリア EXTERIOR

ボディ剛性の向上を考慮したのか、サイズの割に開口部はタイトで、ラゲッジスペースも実測で奥行き600㎜、幅890㎜とそれほど大きいわけではない。後席は6対4の分割可倒タイプを採用する。

DIMENSION

全長 3955mm
ホイールベース 2560mm

全高 1455 mm

全幅 1805mm

ミラー・トゥ・ミラー 2020mm

スポーツドライビングを最優先したコックピットであることは一目瞭然。ステアリングは左右のよく握る部分がソフトになっていて手に馴染みやすい。パーキングブレーキはサイド式、ドライビングに活用することが前提だ。

INTERIOR インテリア

ドライビングを味わうために生まれた空間

オーソドックスなメーターの中央に4.2インチ液晶を配置、ブースト圧や前後トルク配分などのデータを表示できる。シフトストロークは短く、スパルタンな印象。左足の置き場は狭いが、クラッチは軽くペダルの操作感は上々だ。

一見するとラグジュアリーな雰囲気もあるフロントシートは、横Gの掛かる長いコーナーでもしっかりと身体をホールドしてくれる。座面は短めで、だからこそペダル操作がやりやすい。後席はふたり乗り仕様、座面のクッションは十分だが、ヘッドクリアランスが少ないため長時間の乗車は厳しい。

DETAIL

1 シート成型によるカーボンルーフは1.5ℓ FF車も含めて全車に標準装備。 2 4WDモードで基本的なトルク配分を切り替える。ノーマル（前60：後40）、スポーツ（前30：後70）、トラック（前50：後50）の3パターンから選択できる。 3 インタークーラーを冷やすウォータースプレー用タンクはラゲッジ床下に置かれる。 4 6速MTにもACCが備わっている。

MERCEDES-BENZ MERCEDES-AMG A35/A45

メルセデス・ベンツ メルセデスAMG A35/A45

421psを支配下に置く究極の一台

OUTLINE

ベーシックなハッチバックの下に忍ばせた鋭い牙

メルセデスのエントリーモデルであるCセグメントハッチバックながら最高出力421ps、最大トルク51kgmものとんでもないエンジンを搭載するAMG A45S 4MATIC+。AMG流のOne man、One engineによるそれは2・0ℓ直4ターボとして世界一のパフォーマンスを誇る。

大径のシングルターボながらツインスクロールとし、コンプレッサーやタービンシャフトにローラーベアリングを採用、電子制御ウェイストゲートによって正確な制御がなされることで素早い過給の立ち上がりと最大過給圧2・1バールを実現。先代とは違って後方排気として重量配分も適正化された。

強大なパワーを路面に伝えるべくAWDの4MATIC+を採用。前後トルク配分は100:0〜50:50の間で可変となり、さらに後輪左右も可変配分としてトルクベクタリングを可能にしている。シャシーは専用のサブフレームを採用し、強化されたスプリングと電子制御可変ダンパーが組み合わされる。AMGダイナミックセレクトは「スリッパリー」「コンフォート」「スポーツ」「スポーツ+」「レース(ドリフトモード付)」と用意され、エンジン/トランスミッション、サスペンション、エキゾーストシステム、電子制御LSDを統合制御。ESPをスポーツハンドリングやオフにするスイッチも設けられ、本格的なサーキット走行に対応している。

レポート=石井昌道(本文)/小林秀雄(写真解説)　フォト=宮門秀行

「A45S 4MATIC＋」はM139型2.0ℓ直4ターボエンジンを搭載。ローラーベアリングを採用したツインスクロールターボチャージャーを備え、最高出力は421psを発揮する。一方の「A35 4MATIC」はM260型の2.0ℓ直4ターボを搭載し、最高出力は306psとなっている。

TOPICS

2.0ℓ最強エンジンを積むA45Sの姉妹車

421ps／51.0kgmを発揮し、職人が手組みで仕上げるM139エンジン。その珠玉のユニットを搭載する姉妹車がAMG CLA45S 4MATIC＋とAMG CLA45S 4MATIC＋シューティングブレークだ。ハッチバックであるA45Sとはまた異なるAMGコンプリートカーの世界を見せてくれる。

▶LINEUP　駆動方式：4WD／乗車定員：5名

グレード	ハンドル	エンジン	トランスミッション	車両本体価格
Mercedes-AMG A35 4MATIC	右	2.0ℓ 直4ターボ	7速DCT	636万円
Mercedes-AMG A45 S 4MATIC+	右	2.0ℓ 直4ターボ	8速DCT	802万円

▶SPECIFICATIONS

グレード名:Mercedes-AMG A45 S 4MATIC+エディション1（販売終了モデル）	
全長×全幅×全高（mm）	4445×1850×1412
ホイールベース（mm）	2729
トレッド（mm）　前／後	—
車両重量（kg）	—
最低地上高（mm）	—
最小回転半径（m）	—
エンジン型式	M139
種類	直列4気筒DOHCターボ
ボア×ストローク（mm）	83.0×92.0
総排気量（cc）	1991
最高出力（kW［ps］／rpm）	310［421］／6750
最大トルク（Nm［kgm］／rpm）	500［51.0］／5000-5250
使用燃料／タンク容量（ℓ）	プレミアム／51
WLTCモード燃費（km/ℓ）	—
トランスミッション型式	8速DCT
変速比	①11.18　②7.34　③5.15　④3.74 ⑤2.93　⑥2.29　⑦1.81　⑧13.39　Ⓡ—
最終減速比	15.94
駆動方式	4WD
パワーステアリング	電動式
サスペンション	Ⓕストラット Ⓡ4リンク
ブレーキ	Ⓕ&Ⓡベンチレーテッドディスク
タイヤサイズ	245/35R19
タイヤ銘柄	ミシュラン・パイロットスポーツ4 S
車両本体価格	—
ボディカラー	サンイエロー
撮影車両の装着オプション	—

「A45S 4MATIC＋」は19インチのAMG 5ツインスポークホイールを標準装備（写真のマットブラックは「Edition1」の特別装備）。タイヤはミシュランのパイロットスポーツ4Sを装着する。

IMPRESSION

ハイパフォーマンスさと日常の万能さが同居する

とてつもないハイチューン・エンジンではあるが、気難しさはまったくなく、スムーズそのもの。DCT（デュアルクラッチトランスミッション）のマナーも良く、街なかを流して走るシーンなどでは拍子抜けするぐらいに扱いやすい。

アクセルを踏み込んでいけば途端に牙を剥く。ビッグタービンなのが信じられないぐらいにターボラグを感じさせず、もの凄い勢いでタコメーターの針が駆け上がっていく。ターボにありがちな、高回転域での頭打ち感がなく7000rpmまで一気。最大トルク発生値が5000〜5250rpm、最高出力発生値が6750rpmと比較的に高回転型で、回すほどにパワーも興奮も増すフィーリング的にも2・0ℓ直4ターボ世界一のエンジンなのだ。

ハンドリングは回頭性の良さが際立っている。ターンインもシャープだが、旋回中からアクセルを踏み込んでいくことでトルクベクタリングが効果を発揮して曲がりながら加速していけるのが痛快だ。モード的には「スポーツ＋」のESPスポーツハンドリングが俊敏性と安定性のバランスが良く、速さを追求しやすく思える。「スポーツ」では安定志向が強まるのでワインディングなどでは安心して走ることができるだろう。

パフォーマンスが高いだけではなく、モードによって特性を変えて万能ぶりもみせるAMG A45S 4MATIC＋は、すべてにおいて究極のホットハッチと言えそうだ。

トレッドは通常のAクラスよりもフロントが30㎜、リヤが11㎜拡大。ワイドフェンダーも備わり、見た目の迫力とトラクション性能を獲得している。空力を高めるリヤディフューザーやルーフスポイラーも装備。

MERCEDES-BENZ MERCEDES-AMG

A35/A45

AMG顔とルーフスポイラーが高性能の証

エクステリア

EXTERIOR

荷室の広さは通常のAクラスと変わらず、幅が約1000㎜、奥行きが約810㎜と実用的。後席シートは4対2対4分割可倒式となっているので、荷物の大きさや量に応じてスペースをアレンジできる。

DIMENSION

全長 4445mm

ホイールベース 2729mm

全高 1412 mm

全幅 1850mm

ミラー・トゥ・ミラー 1995mm

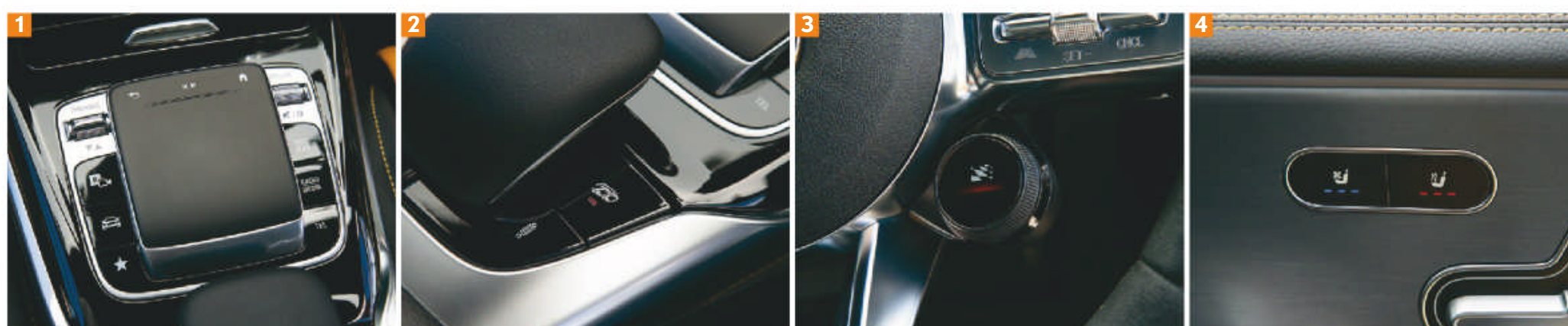
10.25インチのディスプレイを2枚横に並べた先進インターフェースを採用。各種テレマティクスサービスも利用できる。「A45S 4MATIC＋」はAMGパフォーマンスステアリングが備わり、スポーティな雰囲気もアップ。

INTERIOR インテリア

最新メルセデスの先進性はそのままに

10.25インチのデジタルディスプレイを採用するメーターは、4種類の表示モードを搭載。写真はAMG専用の「スーパースポーツ」だ。シフトセレクターはいつものコラムレバータイプで、ペダルはスポーティなステンレス製を採用。

撮影車である「Edition 1」は専用カラーのAMGパフォーマンスシートが採用されていたが、通常の「A45S 4MATIC＋」は2トーンの本革シートを装備。シートヒーターと電動ランバーサポートも備わる。後席スペースも実用的で、膝前に約160㎜、頭上に約80㎜のゆとりを確保。

DETAIL

1 タッチパッドコントローラーを備える最新インターフェースMBUXを搭載。「ハイ、メルセデス！」と声を掛ける音声操作も可能。 2 3 エンジンの制御特性を4種類から選択できるAMGダイナミックセレクト。操作スイッチはステアリングにも装備。 4 シートヒーターのスイッチはドアトリムに装備。「Edition1」にはベンチレーションも採用されていた。

 問い合わせ：メルセデス・コール 0120-190-610 http://www.mercedes-benz.co.jp

BMW M135i

BMW M135i

FF化したBMW最小スポーツ

FFベースのAWDゆえタイヤサイズは前後共通となるが、前後重量配分は940kg：640kgとフロントヘビー。そこで指定エア圧を前270kPa・後220kPaとすることでエアボリュームを合わせ、バランスさせている。

▶LINEUP　駆動方式：4WD／乗車定員：5名

グレード	ハンドル	エンジン	トランスミッション	車両本体価格
M135i xDrive	右	2.0ℓ 直4ターボ	8速AT	641万円

▶SPECIFICATIONS

グレード名：M135i xDrive	
全長×全幅×全高（mm）	4355×1800×1465
ホイールベース（mm）	2670
トレッド（mm）　前／後	1560／1560
車両重量（kg）	1580
最低地上高（mm）	155
最小回転半径（m）	5.4
エンジン型式	B48A20E
種類	直列4気筒DOHCターボ
ボア×ストローク（mm）	82.0×94.6
総排気量（cc）	1998
最高出力（kW［ps］／rpm）	225［306］／5000-6250
最大トルク（Nm［kgm］／rpm）	450［45.9］／1750-4500
使用燃料／タンク容量（ℓ）	プレミアム／50
WLTCモード燃費（km/ℓ）	12.0
トランスミッション型式	8速AT
変速比	①5.519　②3.184　③2.050　④1.492　⑤1.235　⑥1.000　⑦0.801　⑧0.673　Ⓡ4.221
最終減速比	3.075
駆動方式	4WD
パワーステアリング	電動式
サスペンション	Ⓕストラット Ⓡマルチリンク
ブレーキ	Ⓕベンチレーテッドディスク Ⓡディスク
タイヤサイズ	Ⓕ&Ⓡ225/40R18
タイヤ銘柄	ブリヂストン・TURANZA T005
車両本体価格	641万円
ボディカラー	ミサノ・ブルー・メタリック
撮影車両の装着オプション	■ビジョン・パッケージ（販売終了）■デビュー・パッケージ（販売終了）

OUTLINE

ミニJCWと多くの共通点をもつパフォーマンスモデル

これまでクラス唯一のＦＲだった１シリーズも、２０１９年春に欧州と同時発売された現行型でついにエンジンを横置きするＦＦレイアウトとなった。筋金入りのＢＭＷファンには賛否両論あろうが、室内空間などではＡクラスやＡ３、ゴルフといったライバルと正面比較できる商品性を得たことは事実だろう。

そんな1シリーズの頂点モデルがＭ１３５ｉ。「Ｍ」の頭文字はＢＭＷにおいて本格スポーツモデルだけに許された称号だが、その後に２～３ケタ数字が続くモデルは「Ｍパフォーマンスモデル」と呼ばれる。通常ラインナップとは別物の高性能エンジンを搭載しながらも、Ｍ２やＭ３、Ｍ５といった「Ｍハイパフォーマンスモデル」より公道でのマナーや快適性を意識した穏当なしつけとなる……のが同モデルの定義だ。

Ｍ１３５ｉが積む２・０ℓターボは、日本仕様の１シリーズで唯一の４気筒ガソリンとなり、３０６ps／４５０Nmというスペックは、例えば３３０ｉに搭載される同エンジンよりさらにハイチューンである。そこに組み合わせられるドライブトレーンは８速ＡＴに油圧多板クラッチ４ＷＤ。１シリーズは同じＢＭＷグループのミニ・クラブマン／クロスオーバーと共通のＦＡＡＲプラットフォーム上に構築されているが、その基本骨格を筆頭にエンジンや駆動系などの主要部分はクラブマン／クロスオーバーの「ジョンクーパーワークス」と共通点が多い。

レポート＝佐野弘宗（本文）／山本晋也（写真解説）　フォト＝宮門秀行

リッター当たり153psのパフォーマンスを発揮する4気筒ターボ。バルブ機構をもつMスポーツ・エキゾースト・システムの好サウンドを楽しめるのも魅力だ。最大トルク450Nmを余さず駆動力とするために電子制御4WDシステム「BMW xDrive」と組み合わせている。

TOPICS

標準車も含め3年間のメンテナンス費が無償

BMWの全モデルには3年間の主要なメンテナンスの無償提供や、タイヤやキーの破損、紛失に対する費用サポートを含む「BMWサービス・インクルーシブ」が標準で付帯する。高価に感じるM135iでもメンテ費込みで考えれば思いのほかリーズナブル？

IMPRESSION

BMWらしさを味わえるシャシーとエンジン特性

基本ハードウエアはミニとの共通項が多いが、M135iの味わいは、あからさまに重いパワステの操舵設定や、ほとんどロールを感じない水平姿勢といったミニ特有の調律とは異なる。パワステはほど良い重さで、荷重移動による姿勢変化や接地感も少しだけミニより大きく濃厚だ。

しかし、A35AMGやS3、ゴルフRといった他社ライバルとの比較では、ロールやピッチング方向の動きが小さいゴーカート的な身のこなしなのも事実。このあたりがBMWならではの味わいであり、同時にこのプラットフォーム自体のスイートスポットでもあるのだろう。

それにしても、エンジンはさすがBMW、豪快かつ快感そのものだ。中低速の鋭いピックアップはいかにも最新の直噴ターボらしいが、同時に6500rpmまで回るトップエンドの伸び、そして回転上昇とともにトルクを積み上げていく「回し甲斐」は同クラスでも随一のデキで、BMWの面目躍如と言っていい。

そんなエンジン性能を電子制御4WDに加えて、フロントのトルセンLSD、ARB（ホイールスリップ制御）、グリップを失いかけた車輪のブレーキをつまむESC機能を総動員して支配下に置く。山坂道ではストレスフリーに振り回せる。ちなみに、ARBとは、タイヤ回転センサーとエンジン制御ユニットを直結して、通常のトランクションコントロールの3倍の反応速度で制御するというBMW独自の技術だ。

ハッチバックゆえに純粋なスポーツカーと比べると腰高感もあるが、だからこそデイリーユースでも不満のない実用性を兼ね備える。ボディカラーは有料色のミサノ・ブルー。左右100㎜径のマフラーエンドも勇ましい。

後席も余裕たっぷりの４シータースポーツ　エクステリア EXTERIOR

ラゲッジ容量は後席の使用時に380ℓ、後席格納時では1200ℓまで拡大する。こうした積載性や使い勝手の良さはFFのグレードと同等で、ハイパワーAWDゆえのネガを感じることはない。

DIMENSION

全長 4355mm
ホイールベース 2670mm

全高 1465mm

全幅 1800mm

ミラー・トゥ・ミラー 2080mm

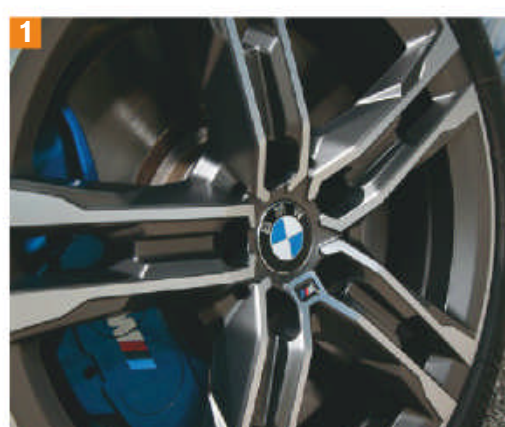
パドルシフトが備わる太めのステアリングは、いかにもスポーツカー的。メーターパネル、インフォメーションディスプレイとも10.25インチの大画面となっている。エンジンスタートボタンはシフトレバーの右わきに配置されている。

INTERIOR インテリア

文法に則った最新モードのコックピット

メーターパネルはドライビングモードや好みに応じて意匠を変えることができる。シフトレバーはBMWお馴染みの形状で、Dポジションから左に倒すとシーケンシャル操作でマニュアル変速が可能だ。アクセルペダルはオルガン式。

フロントシートはヘッドレスト一体型。一見してスポーティでフィット感も抜群。シートベルトにMストライプが入っているのもうれしい。後席は頭上、足元ともスペースに不満はなく、大人4人がしっかりと過ごせるキャビンだ。ドア内張りのブルーステッチもMらしいムードを強めている。

DETAIL

1 フロントブレーキには6ポット対向キャリパーを採用。車両重量に対して十分なストッピングパワーを実現する。 2 ドライビングモードはスポーツ／コンフォート／ECO PROから選択可能。足まわり、エンジン、パワステなどの特性が連動して切り替わる。 3 後席中央にしっかりとしたドリンクホルダー内蔵アームレストを用意。 4 電動テールゲートを標準装備。

問い合わせ：BMWカスタマー・インタラクション・センター 0120-269-437 https://www.bmw.co.jp

▶SPECIFICATIONS

グレード名：JCW CLUBMAN	
全長×全幅×全高（mm）	4275×1800×1470
ホイールベース（mm）	2670
トレッド（mm）　前／後	—
車両重量（kg）	1600
最低地上高（mm）	—
最小回転半径（m）	5.5
エンジン型式	B48A20E
種類	直列4気筒DOHCターボ
ボア×ストローク（mm）	82.0×94.6
総排気量（cc）	1998
最高出力（kW［ps］／rpm）	225［306］／5000
最大トルク（Nm［kgm］／rpm）	450［—］／1750-4500
使用燃料／タンク容量（ℓ）	プレミアム／48
WLTCモード燃費（km/ℓ）	12.1
トランスミッション型式	8速MT
変速比	①5.519　②3.184　③2.050　④1.492　⑤1.235　⑥1.000　⑦0.801　⑧0.673　Ⓡ4.221
最終減速比	3.075
駆動方式	4WD
パワーステアリング	電動式
サスペンション	Ⓕストラット Ⓡマルチリンク
ブレーキ	Ⓕベンチレーテッドディスク 対向4ポットキャリパー Ⓡディスク
タイヤサイズ	235/35R19
タイヤ銘柄	コンチネンタル・プレミアムコンタクト6
車両本体価格	571万円
ボディカラー	レベル・グリーン・メタリック
撮影車両の装着オプション	■レベル・グリーン・メタリック（11万9000円）■レッド・スポーツ・ストライプ（33万円）■19インチ アロイ・ホイール サーキット・スポーツ2トーン（11万6000円）／他

丸型センターディスプレイやトグルスイッチを備えたMINIらしい意匠。黒を基調に、赤いステッチがステアリングやシートなどに施され、レーシーな雰囲気が漂う。「JCW」のロゴが付くナッパレザー製ステアリングは、リムに厚みがあり、高いグリップ感が得られる。

８速ATのシフトレバーを左側に倒すと、前に押してシフトダウン、手前に引いてアップとマニュアル感覚の操作が可能。MINIお馴染みのオルガン式ペダルは、下肢への負担を抑え、ペダル踏み間違えを防ぐ利点もある。

オプションの赤いストライプがボディに配置されるだけで、ジョン・クーパー・ワークスらしい印象を強調する。なお、３ドアとコンバーチブルは、2021年5月の改良で外観を大きく変えている。

前席は腰まわりだけでなく、背中のフィット感も得られるスポーツシート。お尻の位置が低めで、少しペダルを踏みおろす感覚の乗車姿勢になる。クラブマンは後席も広く、大人4人が無理なく座れる。

赤いキャリパーがのぞくアルミホイールは、オプションの「John Cooper Worksサーキット・スポーク２トーン」。装着タイヤは、235/35R19サイズのコンチネンタル プレミアム・コンタクト6。

力強いダッシュを披露する2.0ℓ直列4気筒ガソリンターボは、306ps/5000rpm、450Nm/1750-4500rpmというスペック。3ドア／コンバーチブルよりも大きく重いため、75ps/130Nm強化されている。

レポート＝岡島裕二（本文）／塚田勝弘（写真解説）　フォト＝中野幸次

MINI

JOHN COOPER WORKS

ミニ ジョン クーパー ワークス

4種のボディから選べるJCW

▶LINEUP　駆動方式：FF（「CLUBMAN」と「CROSSOVER」は4WD）／乗車定員：4名（「CLUBMAN」と「CROSSOVER」は5名）

グレード	ハンドル	エンジン	トランスミッション	車両本体価格
JOHN COOPER WORKS	右	2.0ℓ 直4ターボ	8速AT	482万円
JOHN COOPER WORKS Convertible	右	2.0ℓ 直4ターボ	8速AT	538万円
JOHN COOPER WORKS CLUBMAN	右	2.0ℓ 直4ターボ	8速AT	571万円
JOHN COOPER WORKS CROSSOVER	右	2.0ℓ 直4ターボ	8速AT	609万円

ＪＣＷ最速のクラブマンは胸すく加速と安定性が美点

ＢＭＷのＭのように、ミニのハイパフォーマンスモデルとして定着してきたＪＣＷ。現在は３ドアをはじめ、コンバーチブル、クラブマン、クロスオーバーと、４つのボディタイプが設定されている。このラインナップを見ると３ドアが最も速そうに見えるが、実はそうではない。全車２・０ℓターボを搭載している点は同じなのだが、クラブマンとクロスオーバーのエンジンは、３ドアとコンバーチブルよりも大幅に高出力化が図られているのだ。

３ドア系が２３１ps／３２０㎚なのに対し、クラブマン系は３０６ps／４５０㎚と別のモデルと言えるぐらいスペックが異なっている。もちろん車両重量に対応しているということもあるが、０-１００㎞/h加速を見ても、３ドアが６・１秒なのに対してクラブマンが４・９秒と圧倒的な差がある。つまり、一部の限定車を除けば、クラブマンのＪＣＷが最速のＪＣＷということになる。

実際にクラブマンＪＣＷは胸のすくような加速を見せてくれる。エコモードのＧＲＥＥＮで走っている時は大人しいが、ＳＰＯＲＴに切り替えた途端にレスポンスが鋭くなり、アクセル開度に呼応して力強い加速を与えてくれる。ラフにアクセルを踏み込んでも、クラブマンＪＣＷは４ＷＤなので、素早くリヤのトラクションを増やして安定性を維持してくれる。ハンドリングも３ドアよりも反応が穏やかで、アクセルオフ時に巻き込むような挙動も抑えられているから、３ドアほど神経を尖らせて乗る必要がないのもいい。

問い合わせ：MINIカスタマー・インタラクション・センター　0120-329-814　http://www.mini.jp

Country | France | Debut | 2018年8月 | 車両本体価格 | 464万円~504万円

RENAULT

MEGANE R.S.

ルノー・メガーヌ ルノースポール

FF最速級を2ペダルで楽しめる

OUTLINE

標準車にもハイパワーなエンジンを搭載して魅力増

量販モデルのメガーヌをベースに、F1を頂点とするルノーのモータースポーツ活動を担うルノースポールの市販車部門がチューニングを手掛けたのがR.S.だ。

このほど現行型で初のマイナーチェンジを実施。最大のポイントは、走りに特化した「トロフィー」と同じ300psのエンジンが標準モデルにも与えられたこと。最大トルクも30Nm増の420Nmと強力だ。

標準モデルには「EDC」と呼ぶ6速DCTが組み合わされ、足まわりには「シャシースポール」と命名された、公道走行を念頭に置きつつサーキットまでカバーするという方向性のチューニングが施されている。

走りに関する変更は伝えられていないが、ドライブすると心なしか従来とは変わっている印象を受けたことをお伝えしておきたい。

内外装や装備も各部に手が加えられている。外観ではロゴや灯火類のデザインのほかリヤにシーケンシャルウインカーを採用したのが新しい。インテリアでは上質なステアリングホイールのほか、ダイヤル式の空調コントローラーや後席用のUSBポートを設定するなど利便性を高める改良を実施。先進運転支援装備の機能もさらなる充実が図られた。

なお、量産FF車としてニュル最速をかけて長らくタイムアタックを実施してきたことでも知られるが、2021年7月現在では7分40秒というタイムを達成し、その座に君臨していることをお伝えしておこう。

レポート=岡本幸一郎(本文)／山本晋也(写真解説)　フォト=井上 誠

まるでチューニングエンジンのような迫力をもつ「M5P」型エンジン。ツインスクロール構造で、セラミックボールベアリングを採用したターボチャージャーはパワーとレスポンスにこだわったことの象徴だ。最大トルクはEDCが420Nm、6速MTでは400Nmとなる。

TOPICS

新たなライバルの登場で気になる記録の行方

R.S.を語る上で避けられないのがニュルブルクリンク北コースのFF車最速タイムの記録を競い合うシビックとの対決。現在のレコードホルダーはメガーヌだが、新型シビック・タイプRが2022年デビューとアナウンスされた。今後の記録への挑戦からも目が離せない。

▶LINEUP　　駆動方式：FF／乗車定員：5名

グレード	ハンドル	エンジン	トランスミッション	車両本体価格
R.S.	右	1.8ℓ 直4ターボ	6速DCT	464万円
TROPHY MT	右	1.8ℓ 直4ターボ	6速MT	494万円
TROPHY EDC	右	1.8ℓ 直4ターボ	6速DCT	504万円

▶SPECIFICATIONS

グレード名：TROPHY EDC	
全長×全幅×全高（mm）	4410×1875×1465
ホイールベース（mm）	2670
トレッド（mm）　前／後	1620／1600
車両重量（kg）	1480
最低地上高（mm）	―
最小回転半径（m）	5.2（参考値）
エンジン型式	M5P
種類	直列4気筒DOHCターボ
ボア×ストローク（mm）	79.7×90.1
総排気量（cc）	1798
最高出力（kW［ps］／rpm）	221［300］／6000
最大トルク（Nm［kgm］／rpm）	420［42.8］／3200
使用燃料／タンク容量（ℓ）	プレミアム／47
WLTCモード燃費（km/ℓ）	11.8
トランスミッション型式	6速DCT
変速比	①3.230　②2.047　③1.407　④1.028 ⑤1.187　⑥0.971　Ⓡ4.470
最終減速比	4.357／2.904
駆動方式	FF
パワーステアリング	電動式
サスペンション	Ⓕストラット Ⓡトーションビーム
ブレーキ	Ⓕベンチレーテッドディスク Ⓡディスク
タイヤサイズ	245/35R19
タイヤ銘柄	ブリヂストン・ポテンザS001
車両本体価格	504万円
ボディカラー	ジョン シリウス メタリック
撮影車両の装着オプション	―

タイヤサイズは前後同一で、軸重がフロント930kg、リヤ550kgとなっているのに合わせてエア圧はフロント230kPa、リヤ210kPaに指定されている。ブレーキキャリパーは名門ブレンボ製だ。

IMPRESSION

パワートレーンとシャシーともに洗練され走りが向上

新旧でのエンジンフィールの違いは明らか。ツインスクロールターボの軸受けにセラミックボールベアリングを採用したエンジンは極めてレスポンスが良く、3500rpmあたりからトップエンドに掛けての加速も伸びやかさが増している。痛快であることこの上ない。

走り系のドライブモードを選択するとアクセルレスポンスがさらに鋭くなるとともに、アクティブバルブにより排気音もスポーティになり、アクセルオフではレーシングカーのような音を出すという演出が加わったのも新しい。

もともと悪くなかったEDCの制御も心なしか進化していて、半クラッチやシフトチェンジがよりスムーズになったように感じられた。

足まわりの印象も微妙に変わり、このクラスでは珍しい四輪操舵機構には当初はピーキーな動きも見受けられたが、それが薄れたように感じられた。俊敏な回頭性は、タイトなコーナーになるほどそのありがたみを実感する。高速コーナーでの安定性も抜群。まさしくオン・ザ・レール感覚のコーナリングを楽しめる。

さらには、独自のダンパー・イン・ダンパー機構により振動を瞬時に収束させてフラットな姿勢を保つとともに、キングピンを独立して内側にオフセットさせることでタイヤの接地性を高め、高いトラクションを確保していることにも感心する。ドライブした誰しもが、FFでこんな走りを実現したことに驚くはずだ。

RENAULT
MEGANE R.S.

本気の走りを感じさせるフロントフェンダーのエアアウトレットなどが稀代のホットハッチであることをアピール。センター出しのエキゾーストにはアクティブバルブが備わり、排気サウンドを切り替えることができる。

コンセプトカーのようなホイール意匠

エクステリア **EXTERIOR**

基本的には実用的なCセグメント・ハッチバックがベースなので積載性は十分以上。実測値で荷室幅は1100㎜もある。後席は6対4の分割可倒式で、収納すると荷室奥行きは1550㎜まで広がる。

DIMENSION

全長 4410mm

ホイールベース 2670mm

全高 1465 mm

全幅 1875mm

ミラー・トゥ・ミラー 2060mm

グリップの太いステアリングは、よく握る部分がパンチングレザーとされ、手に馴染む。パドルシフトも備わるが若干小ぶりでステアリングを回しながらの操作はしづらい。インパネ中央には7インチディスプレイを備える。

INTERIOR インテリア スポーツドライビングに配慮したコックピット

メーター中央の7インチディスプレイは4パターンから表示を選択できる、シフトレバーはオーソドックスなタイプで、左に倒すとシーケンシャルのマニュアル操作が可能。ペダルとフットレストは統一感のあるデザインだ。

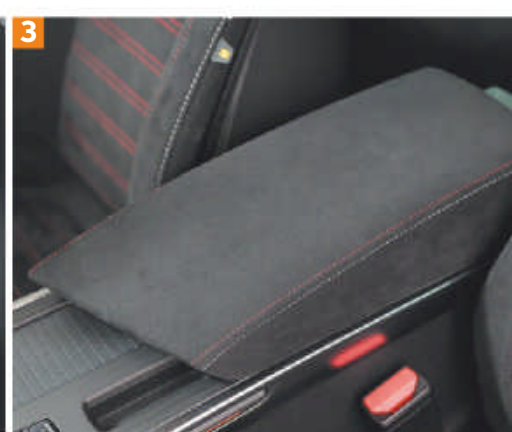
フロントシートにはレカロを採用。乗降時に引っ掛かるようなネガがなく、それでいて十分なホールド性を感じることができる。後席のスペースは十分、格納式アームレストにはドリンクホルダーも備わっている。前後とも開口部に若干の狭さを感じるが、それがボディ剛性への期待感を高める。

DETAIL

1

2

3

4

1 リヤディフューザーはルックス重視ではなく、速さを求めて備えられた本気の空力デバイスだ。 2「セーブ」「スポーツ」「レース」「マイセンス」と4つのドライビングモードを切り替えることでさまざまな表情を見せる。 3 フロントアームレストは65㎜のスライド式、中は小物入れになっている。 4 後席用のエアコン吹き出し口、USB充電端子も備える。

TOPICS

愛車だけでなく身のまわりもサソリ固め

アバルトを象徴するサソリのロゴマークが配されたオリジナルアイテムがオンライン通販で購入可能。キーホルダーやスマホホルダーといったカー用品のほか、スポーツウェアなどのアパレル製品や日用雑貨など、オーナーならずとも魅力的なアイテムをラインナップする。

赤いヘッドカバーにサソリのマークが備わる1.4ℓの直列4気筒ターボは、145ps/5500rpm、18.4kgm/2000rpm。SPORTスイッチを押すと最大トルクが21.4kgmまでアップし、力感あふれる走りを披露する。JC08モード燃費は、MTが13.0㎞/ℓ、2ペダルのMTAは12.5㎞/ℓ。

OUTLINE

国内唯一のアバルトモデル パワー違いの3グレード

マツダ・ロードスターと共同開発された124スパイダーが生産終了となったことで、我が国で買えるアバルトはフィアット500ベースの595のみとなった。ベースモデル、ツーリズモ、コンペティツィオーネの3グレードがあり、ツーリズモでは電動開閉式キャンバストップを持つ595Cも選べる。

多彩な特別仕様車をコンスタントに送り出していることもアバルトの特徴のひとつで、今年に限ってもロードレース世界選手権モトGPレースを戦うヤマハのファクトリーマシンをモチーフにしたモンスターエナジー・ヤマハ、マットグレーのボディカラーにカーボンパーツを組み合わせたモメントなどが次々に送り出されている。

ボディはフロントのインテーク、リヤのスポイラーやディフューザーなどで武装しているものの、サイズは全長3660㎜、全幅1625㎜、全高1505㎜と軽自動車より少し大きいぐらいであり、4人乗りのキャビンを含め、輸入スポーツモデルとしては日本の道でも使いやすい一台になっている。

フロントに横置きされ前輪を駆動するエンジンはすべて1・4ℓ直列4気筒ターボで、最高出力と最大トルクは3グレードすべてで異なる。トランスミッションはボタンとパドルで操作する5速シーケンシャルタイプが標準だが、ベースモデルとコンペティツィオーネでは3ペダルの5速MTも選べる。

レポート＝森口将之（本文）／塚田勝弘（写真解説）　フォト＝平野 陽

ABARTH 595

アバルト 595

サソリの毒は魅力的

▶LINEUP　駆動方式：FF／乗車定員：4名

グレード	ハンドル	エンジン	トランスミッション	車両本体価格
595	右／左	1.4ℓ 直4ターボ	5速MT	300万円
595	右	1.4ℓ 直4ターボ	5速RMT	326万円
595ツーリズモ	右	1.4ℓ 直4ターボ	5速RMT	363万円
595 C ツーリズモ	右	1.4ℓ 直4ターボ	5速RMT	396万円
595 コンペティツィオーネ	右／左	1.4ℓ 直4ターボ	5速MT	383万円
595 コンペティツィオーネ	右	1.4ℓ 直4ターボ	5速RMT	400万円

▶SPECIFICATIONS

グレード名：595（5速MT）	
全長×全幅×全高（mm）	3660×1625×1505
ホイールベース（mm）	2300
トレッド（mm）　前／後	1415×1410
車両重量（kg）	1110
最低地上高（mm）	—
最小回転半径（m）	4.7
エンジン型式	312B4
種類	直列4気筒DOHCターボ
ボア×ストローク（mm）	72.0×84.0
総排気量（cc）	1368
最高出力（kW［ps］／rpm）	107［145］／5500
最大トルク（Nm［kgm］／rpm）	180［18.4］／2000
使用燃料／タンク容量（ℓ）	プレミアム／35
JC08モード燃費（km/ℓ）	13.0
トランスミッション型式	5速MT
変速比	①3.909　②2.238　③1.520 ④1.156　⑤0.872　Ⓡ3.909
最終減速比	3.358
駆動方式	FF
パワーステアリング	電動式
サスペンション	Ⓕストラット Ⓡトーションビーム
ブレーキ	Ⓕベンチレーテッドディスク Ⓡディスク
タイヤサイズ	195/45R16
タイヤ銘柄	コンチネンタル・コンチ エコ コンタクト 5
車両本体価格	300万円
ボディカラー	ロッソアバルト
撮影車両の装着オプション	—

センターキャップにもサソリが刻印される8本スポークのアルミホイールが標準。試乗車のタイヤは、グリップと省燃費性を兼ね備えるコンチエココンタクト5で、195/45R16サイズを履く。

IMPRESSION

正統派の激辛ハッチは刺激満点でドライバーを魅了

アバルト595は小さいのに存在感がある。小動物のようなフロントマスクやフォルムに対して、精悍さを漂わせるエアロパーツの組み合わせが独自の個性を発散しているからだろう。

このコンパクトなボディに対してエンジンの最高出力は100ps/ℓをオーバーしているのだから、加速は弾けるようなフィーリング。スポーツスイッチを押すとレスポンスやパンチがさらに強調される。スポーツモードではステアリングも重くなるので、ペースを上げたときにちょうど良くなる。

ここまでの印象はツーリズモのもの。コンペティツィオーネの走りはさらに濃厚だ。始動直後から4本出しのレコードモンツァが脈動感あふれるサウンドを届けるし、ターボの立ち上がりはより明確で、3000rpmあたりでピークが一気に押し寄せる感触だ。2ペダルでイージーに味わうのもいいが、ここは3ペダルMTを選んで操る歓びを満喫したくなる。

サスペンションはツーリズモが街なかでの快適性にも配慮したチューニング。コンペティツィオーネは明確に硬いが、その代わり峠道では姿勢変化が抑えられ、操舵に合わせて車体全体がクルッと向きを変えるような身のこなしが味わえる。ブレンボ製キャリパーを備えたブレーキもカチッとした効き味で、ドライバーとクルマが直結しているような印象をもたらしてくれる。

ディフューザー一体型リヤバンパーをはじめ、ルーフスポイラー、クローム仕上げのパイプフィニッシャーが備わるツインエキゾーストがスポーティムードを強調。リヤゲートやドア後方にもサソリのエンブレムが備わる。

キュートなボディがワイルドに変貌

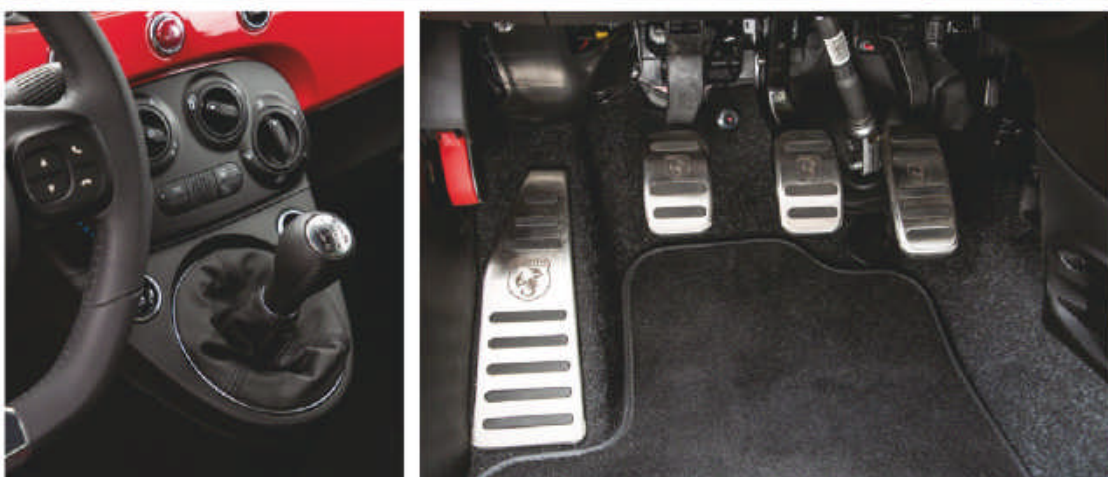
エクステリア **EXTERIOR**

通常時の奥行きはミニマムで、荷室容量は185ℓ。後席背もたれを前倒しすると、シート部分が斜めになるものの、最大時は550ℓまで拡大するのは立派だ。開口部下側と床面との間に少し段差が残る。

DIMENSION

黒を基調に、アクセントになるボディ同色の加飾が外観との統一感を印象づけている。5速MTのハンドル位置は左右から選択可能で、2ペダル車は右側のみ。メーターフード、シフトノブなどにレザーが施されている。

INTERIOR インテリア

個性的かつタイトな空間は唯一無二

メーターは走行モードにより切り替わり、通常時は左に回転計、右に瞬間燃費計を表示する。5速MTは想像するほどショートストロークではないが、剛性感がある。クラッチは少し手前側でつながる感じで、やや慣れが必要だ。

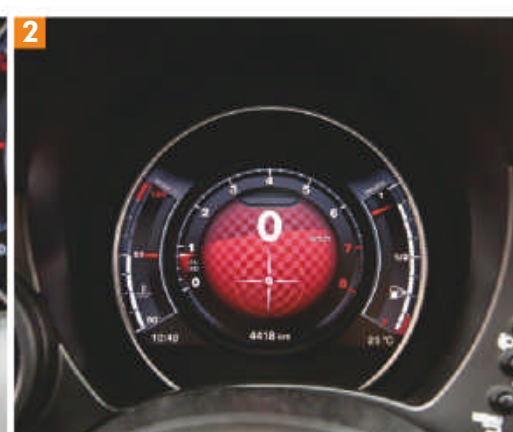
コンパクトボディに大きなスポーツシートを備える前席は、狭めのシート幅とサイドサポートによりタイトな座り心地。アップライトな乗車姿勢になるのも特徴だ。後席は、身長171㎝の筆者で頭上に手の平1枚の余裕が残る。足元も狭く、背もたれも直立気味だが、短時間なら許容できそう。

DETAIL

1

2

3

4

1 メーター左側に配置されるブースト計は、「SPORT」モードに連動して文字を表示する。 2「SPORT」にするとメーターに赤のアクセントが加わり、回転計が中央表示に替わる。 3 Apple CarPlayなどスマホ連携に対応する7インチの「Uconnect」を標準装備する。 4 小さな室内ながらグローブボックスは最大限の容量を確保している。

 問い合わせ:ABARTH 0120-130-595 http://www.abarth.jp

SUZUKI SWIFT SPORT

スズキ スイフトスポーツ

直噴ターボの強トルクを愉しむ

OUTLINE

空力特性も向上させた専用ワイドボディを採用

初の3ナンバーとなった現行型、対してエンジンは1・6ℓのNAから1・4ℓターボに改められた。採用されたブースタージェットエンジンは、最高出力140psと、旧型に対して4psほどのパワーアップに留まるが、最大トルクはなんと70㎚もアップ。ダウンサイジングターボ恐るべしの仕上がりがそこに存在する。特に低速トルクはかなり豊かになっており、最大トルクは2500rpmから発生。対してレブリミットは約6000rpmと控えめではあるが、そこに到達するまでのスピードは飛躍的に向上した。組み合わされるミッションは6速MTと、CVTではなく6速ATに改められた。

ボディはサイドをフェンダーからドアパネル、そしてリヤクォーターパネルまでベース車とは変更することで、安定感のあるスタイルを実現。全幅は1735㎜にも到達するワイドぶりである。だが、ボディやシャシーはハーテクトと呼ばれる新プラットフォームの採用、そして超高張力鋼板を先代モデルの3倍も使うことで、70kgものシェイプアップを実現している。また、スポット溶接打点を12点もベースモデルよりも追加したほか、アンダーカバーをボディ下部に備えるなど、高速域の安定性から燃費に対する考えも改まっている。開発陣によれば「1tを切る車重で200kgオーバーの世界を成立させるためにはさまざまな対策が必要だった」とのこと。かなり本気のホットハッチだ。

レポート=橋本洋平(本文)／小林秀雄(写真解説)　フォト=平野 陽

2500～3500rpmの回転領域で230Nmの最大トルクを発揮する1.4ℓ直列4気筒直噴ターボエンジンを搭載。最高出力は2.2ℓ自然吸気エンジン並みの140psを誇る。ウェイストゲートバルブにノーマルクローズ制御を採用することで、胸のすくようなハイレスポンスも実現。

TOPICS

全車速追従式ACCをAT車に搭載。安全性能も充実

2020年5月の一部改良により、後方誤発進抑制機能、後退時ブレーキサポートのほか、全車速追従機能付アダプティブクルーズコントロール、車線逸脱抑制機能をAT車に装備。標識認識機能、ブラインドスポットモニターなどを全車に標準装備。安全性能が一段と高められた。

▶LINEUP 駆動方式：FF／乗車定員：5名

グレード	ハンドル	エンジン	トランスミッション	車両本体価格
スイフトスポーツ	右	1.4ℓ 直4ターボ	6速MT／6速AT	201万7400円／208万8900円

▶SPECIFICATIONS

グレード名：スイフトスポーツ	
全長×全幅×全高（mm）	3890×1735×1500
ホイールベース（mm）	2450
トレッド（mm） 前／後	1510／1515
車両重量（kg）	990
最低地上高（mm）	120
最小回転半径（m）	5.1
エンジン型式	K14C
種類	直列4気筒DOHCターボ
ボア×ストローク（mm）	73.0×81.9
総排気量（cc）	1371
最高出力（kW［ps］／rpm）	103［140］／5500
最大トルク（Nm［kgm］／rpm）	230［23.4］／2500-3500
使用燃料／タンク容量（ℓ）	プレミアム／37
WLTCモード燃費（km/ℓ）	16.6
トランスミッション型式	6速AT
変速比	①4.044 ②2.370 ③1.555 ④1.159 ⑤0.851 ⑥0.672 Ⓡ3.192
最終減速比	3.683
駆動方式	FF
パワーステアリング	電動式
サスペンション	Ⓕストラット Ⓡトーションビーム
ブレーキ	Ⓕベンチレーテッドディスク Ⓡディスク
タイヤサイズ	Ⓕ&Ⓡ195/45R17
タイヤ銘柄	コンチネンタル・コンチスポーツコンタクト5
車両本体価格	208万8900円
ボディカラー	スピーディーブルーメタリック ブラック2トーンルーフ
撮影車両の装着オプション	■全方位モニター用カメラパッケージ（5万2800円）

フローフォーミング製法により16インチ同等の軽さと強度の高さを両立させた専用の17インチアルミホイールを装備。ハブベアリングやトーションビームも強化型の専用品で車軸支持剛性を高めている。

IMPRESSION

軽量コンパクトによる敏捷性 ワイドトレッドが安定感を生む

1tを切るコンパクトホットハッチの世界観を現代でも守り切ったスイフトスポーツは、走り出しから軽快さが際立った印象が高い。ヒラヒラとした身のこなしは爽快だ。けれども頼りない走りではない。3ナンバーに改められ、トレッドも拡大されたことで、軽快さの中に安心感が宿っている仕上がりがあるのだ。おかげでコーナリングスピードも高く、本格的な走りが愉しめる。荒れた路面でもシャシーがしなやかに受け止め、確実にラインをトレースする感覚はなかなかだ。

エンジンは低速からのピックアップが優れており、ATモデルであっても十分に速く面白いところがマル。MTモデルでは今まで2速で旋回していたコーナーを3速で駆け抜けた方が速かったりするほどである。回し切って速く走るタイプではない。対して高回転の抜けの良さといったところは薄い部分があるが、これもまた次世代の愉しみ方だと捉えることが出来ればMTモデルでも十分に魅力的なのではないだろうか？ ちなみに0-100km/h加速では6速MTで約20%、ATで約25%も旧型より速くなったというデータがある。

こうした走りを存分に味わうためのインテリアのつくり込みもなかなか。ホールド性の高いシートやグリップの太いステアリングなどスポーツ度は満点。トータルバランスに優れた仕上がりながら、およそ200万円で手に入る環境を保ったところは、さすがはスズキだと言える。

SUZUKI
SWIFT SPORT

通常のスイフトよりもトレッドが拡幅されており、3ナンバー登録となるワイドスタンスを実現。アグレッシブなイメージを強調する専用エアロパーツを備え、先代のスイフトスポーツよりも空気抵抗を約10%低減した。

地に足が着くワイドなトレッドと専用ボディ　エクステリア EXTERIOR

荷室は通常のスイフトと共通のサイズで、幅が約1000㎜、奥行きが約620㎜の実用的なスペースを確保。後席シートは6対4分割可倒式で、奥行きを最大約1430㎜まで拡大することができる。

DIMENSION

全長 3890mm

ホイールベース 2450mm

全高 1500 mm

全幅 1735mm

ミラー・トゥ・ミラー 1860mm

赤と黒のグラデーションを採用した専用加飾を装備。本革巻ステアリングにはグリップをよくするディンプル加工とレッドステッチが施される一方、オーディオスイッチも備わり、スポーティな雰囲気と実用性を両立している。

INTERIOR インテリア 質感が高く赤の差し色がスポーティ

回転計に赤の文字盤を採用した専用メーターを装備。シフトレバーには6速AT車はサテンメッキ、6速MTはクロームメッキの加飾が備わる。ペダルはスポーティなステンレス製で、操作性を追求したレイアウトを採用。

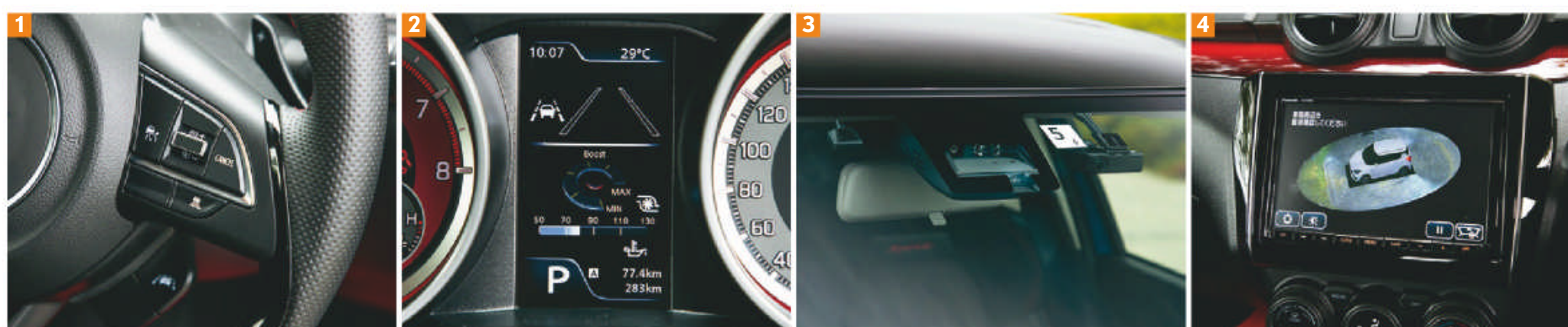
“Sport”のロゴが刺繍されたバケットタイプの専用スポーツシートを装備。峠などで横Gが掛かる状況でも、しっかり身体を支えてくれる。運転席シートヒーターも標準装備だ。後席は膝前に約170㎜、頭上に約50㎜のクリアランスを確保。日常使いでも必要十分な広さと言えるだろう。

DETAIL

1

2

3

4

1 高速道路で便利なアダプティブクルーズコントロールを標準装備。6速AT車のみ全車速追従機能付きとなる。 2 カラーマルチディスプレイにはブースト計などさまざまな表示機能が備わる。 3 デュアルセンサーブレーキサポートも標準装備。衝突被害軽減ブレーキや車線逸脱抑制機能を備える。 4 車両周辺の映像を表示する全方位モニターはオプション設定。

 問い合わせ：スズキお客様相談室 0120-402-253 http://www.suzuki.co.jp

デュアルクラッチ式のトランスミッションはMTのように直結するからダイレクト感が高く、MTには真似ができない変速スピードも長所だ。ステアリングのパドルでマニュアル操作も可能。ペダルはアルミ調の仕立て。

赤でコーディネートした刺激的なパネルやGTI専用デザインのステアリングホイールでスポーティな走りを予感させる。メーターは全面を液晶とした先進的なタイプ。写真はアナログ風のメーター表示だが表示の切り替えにより、カーナビの地図を映し出すことも可能だ。

スポイラーやバンパー形状＆2本出しマフラーがリヤスタイルにおけるGTI専用の演出。フロントはバンパーのほか、GTIの伝統に基づいた赤いラインを入れたハニカムグリル＆ヘッドライトを採用。

タータンチェック柄の表皮だけでなく、三角形に近いフロントシートのサイドサポートの形状も初代ゴルフGTIを思わせる演出。実用ハッチバックの派生モデルだけに、後席居住性も悪くない。

▶LINEUP　駆動方式：FF／乗車定員：5名

グレード	ハンドル	エンジン	トランスミッション	車両本体価格
GTI	右	2.0ℓ 直4ターボ	6速DCT	375万5000円

VOLKSWAGEN POLO GTI

フォルクスワーゲン ポロ GTI

伝統的ホットハッチの佇まい

▶SPECIFICATIONS

グレード名：GTI	
全長×全幅×全高(mm)	4075×1750×1440
ホイールベース(mm)	2550
トレッド(mm)　前／後	1510／1485
車両重量(kg)	1290
最低地上高(mm)	—
最小回転半径(m)	5.1
エンジン形式	CZP
種類	直列4気筒DOHCターボ
ボア×ストローク(mm)	82.5×92.8
総排気量(cc)	1984
最高出力(kW[ps]／rpm)	147[200]／4400-6000
最大トルク(Nm[kgm]／rpm)	320[32.6]／1500-4350
使用燃料／タンク容量(ℓ)	プレミアム／40
WLTCモード燃費(km/ℓ)	14.5
トランスミッション形式	6速DCT
変速比	①2.933　②1.791　③1.125　④0.772　⑤0.810　⑥0.636　Ⓡ3.352
最終減速比	①②③④4.769　⑤⑥Ⓡ3.444
駆動方式	FF
パワーステアリング	電動式
サスペンション	Ⓕマクファーソンストラット Ⓡトレーリングアーム
ブレーキ	Ⓕベンチレーテッドディスク Ⓡディスク
タイヤサイズ	Ⓕ&Ⓡ215/45R17
タイヤ銘柄	ミシュラン・プライマシースリー
車両本体価格	375万5000円
ボディカラー	ピュアホワイト
撮影車両の装着オプション	■Discover Proパッケージ(33万1000円) ■テクノロジーパッケージ(7万1500円) ■フロアマット：GTI(4万4000円※ディーラーオプション)

ポロシリーズ最強の2.0ℓターボを搭載する。全長4mほどのボディに200psものパワーは刺激的。小さな車体に、ひとクラス上のクルマの強心臓を詰め込む成り立ちは、まさにホットハッチだ。

エッジを鋭く効かせたデザインの5本スポークホイール。ブレーキキャリパーは高性能をイメージさせる赤に塗られている。興味深いのは、超高性能スポーツではなくバランス重視のタイヤ銘柄だ。

操安性や接地感の高さは秀逸 良好なパワーウエイトレシオ

実用性重視でデザインされたハッチバックボディに上級モデルに積まれるより排気量の大きな心臓を移植し、スポーツカー顔負けの動力性能を実現させることで新たな顧客層を開拓……。初代ゴルフでのそんな試みの成功を受け、今ではひとつのブランドとしても確立をされた『GTI』の記号を冠するVW車たち。

燃費向上という時代の要請を受け、ターボ付きの心臓が用いられるようになった今でも、各GTIモデルがそのシリーズ内でホットな走りをアピールするイメージリーダーであることに変わりはない。ゴルフの弟分というキャラクターの認知度が年々高まりつつあるポロに設定されたGTIももちろん、そんな立場をしっかりとわきまえた一台だ。

6速DCTとの組み合わせでフロントフード下に収まるのは、4気筒のガソリンエンジン。2・0ℓで200psという最高出力に驚きはないが、すでに1500rpmで320Nmという最大トルクは、やはりターボ付きの直噴ユニットならではだ。

全長が4mそこそこで車両重量も1・2t台ゆえ、十二分にスポーツカー級の加速力が得られるのは自明。前二輪駆動ながらトラクション能力が高いのはVW車らしい美点。フル加速状態でも目立ったトルクステアなどは発生せず、シャシー能力の高さを実感させられる。

路面状況や速度に関わらず四輪接地感に長けているのも、いかにもVW車らしいポイント。なるほど「ゴルフGTIの弟分」という表現も的を射た、高い完成度が印象的である。

問い合わせ：フォルクスワーゲン・カスタマーセンター　0120-993-199　https://www.volkswagen.co.jp

SPORT SEDAN & COUPE

高性能なオーラを発する思わず惹かれる美しさ

CHAPTER 4

プロポーションの良さに魅了されつつ
ただ者ではないポテンシャルを予感させる
常識を超えていくセダンとクーペたち

400万円 500万円 600万円 700万円 800万円 900万円 1000万円

LEXUS RC/RC F

576万9000円～1432万円

E178ps／M143ps～481ps
E22.5kgm／M30.6kgm～54.6kgm

275ps～453ps
40.8kgm～62.9kgm

556万円～710万円

CHEVROLET CAMARO

673万円

BMW M235i GRAN COUPÉ

306ps
45.9kgm

BMW M240i COUPÉ

727万円

340ps
51.0kgm

ALFA ROMEO GIULIA

460万円～1174万円

200ps～510ps
23.7kgm～61.2kgm

3.5ℓ V6エンジンは、318ps/6600rpm、380Nm/4800rpmという数値を裏切らない豪快な加速を堪能できる。吸気側に可変バルブタイミング機構の「VVT-iW」を採用し、アトキンソンサイクル化、シリンダーヘッド内の排気冷却を強化することで、低燃費も両立している。

▶SPECIFICATIONS

グレード名：RC350 "F SPORT"	
全長×全幅×全高（mm）	4700×1840×1395
ホイールベース（mm）	2730
トレッド（mm）　前／後	1580×1570
車両重量（kg）	1700
最低地上高（mm）	125
最小回転半径（m）	5
エンジン型式	2GR-FKS
種類	V型6気筒DOHC
ボア×ストローク（mm）	94.0×83.0
総排気量（cc）	3456
最高出力（kW［ps］／rpm）	234［318］／6600
最大トルク（Nm［kgm］／rpm）	380［38.7］／4800
使用燃料／タンク容量（ℓ）	プレミアム／66
WLTCモード燃費（km/ℓ）	10.6
トランスミッション型式	8速AT
変速比	①4.596　②2.724　③1.863　④1.464　⑤1.231　⑥1.000　⑦0.824　⑧0.685　Ⓡ4.056
最終減速比	3.133
駆動方式	FR
パワーステアリング	電動式
サスペンション	Ⓕダブルウイッシュボーン Ⓡマルチリンク
ブレーキ	Ⓕベンチレーテッドディスク 対向4ポットキャリパー Ⓡベンチレーテッドディスク
タイヤサイズ	Ⓕ235/40R19 Ⓡ265/35R19
タイヤ銘柄	ブリヂストン ポテンザS001L
車両本体価格	730万7000円
ボディカラー	ラディアントレッドコントラストレイヤリング
撮影車両の装着オプション	■ボディカラー（16万5000円）■トルセンLSD（4万4000円）■三眼フルLEDヘッドランプ（7万7000円）■オーナメントパネル本アルミ（5万5000円）■"マークレビンソン"プレミアムサラウンドシステム（24万3100円）

OUTLINE

ボディ剛性向上から機能性強化まで常にアップデート

２０１４年に登場したＲＣが昨年９月にマイナーチェンジした。レーダークルーズコントロール（全車速追従機能付）や電動パーキングブレーキを全車に標準装備。ＲＣ Ｆはマルチメディアシステムがスマートフォンに対応するなど、長寿モデルながらも現代への対応が見られた。

だが、進化したのはそれだけでなく、走りを意識した２ドアクーペらしく中身も地道に改良が行なわれた。スポット溶接の打点を増加させることでボディ剛性を向上。スタビライザーに対する高強度鋼材の採用や、リヤアッパーアームの高強度アルミ材の採用によってバネ下重量の低減を行なっている。

さらにＲＣ３００では２・０ℓターボの最高出力発生回転を５２００〜５８００ｒｐｍに拡大し、爽快な加速フィールを提供。ＲＣ３００ｈではアクセルに対する駆動力の制御を最適化し、電動モーターならではのレスポンスの良さを際立たせた。

すなわち、どの領域もドライバーの意思に忠実にリニアに動くことを目指した結果が凝縮されている。

ＲＣ Ｆはその前年に限界走行性能を極限まで高めることをコンセプトとした大幅改良を行なっている。そのトップと言っていい「パフォーマンスパッケージ」は、トータルで70kgもの軽量化を実現。ベースグレードでも20kgの重量減を実現している。ブッシュ類やファイナルギアレシオの変更を行ない、こちらもまたリニアさを追求している。

レポート＝橋本洋平（本文）／塚田勝弘（写真解説）　フォト＝平野 陽

Country | Japan | Debut | 2014年10月(商品改良:20年9月) | 車両本体価格 | 576万9000円～1432万円

LEXUS RC/RC F

レクサスRC /RC F

豊富なバリエーションも魅力

▶LINEUP　駆動方式：FR／乗車定員：4名

グレード	ハンドル	エンジン	トランスミッション	車両本体価格
RC300	右	2.0ℓ 直4ターボ	8速AT	576万9000円
RC300“version L”	右	2.0ℓ 直4ターボ	8速AT	624万8000円
RC300“F SPORT”	右	2.0ℓ 直4ターボ	8速AT	629万9000円
RC300h	右	2.5ℓ 直4+モーター	電気式無段変速機	621万7000円
RC300h“version L”	右	2.5ℓ 直4+モーター	電気式無段変速機	669万6000円
RC300h“F SPORT”	右	2.5ℓ 直4+モーター	電気式無段変速機	674万7000円
RC350	右	3.5ℓ V6	8速AT	658万4000円
RC350“version L”	右	3.5ℓ V6	8速AT	706万3000円
RC350“F SPORT”	右	3.5ℓ V6	8速AT	730万7000円
RC F	右	5.0ℓ V8	8速AT	1042万円
RC F“Carbon Exterior package”	右	5.0ℓ V8	8速AT	1122万円
RC F“Performance package”	右	5.0ℓ V8	8速AT	1432万円

TOPICS

新規色の追加と安全装備の充実化

2020年9月の一部改良では、LEXUSのソニック工法で塗装されたソニッククロムが新規色として追加され、電動パーキングブレーキやレーダークルーズコントロール、クリアランスソナーなどを全車に標準装備。乗り心地の向上や、エンジン、モーターにも改良が加えられた。

ひねり系のスポークが目を惹くアルミホイールは「F SPORT」専用で、フロントキャリパーのピストンにアルミパーツを採用する。タイヤは、ハイグリップのブリヂストン ポテンザ・S001Lを装着。

IMPRESSION

RC300からRC Fまでそれぞれ異なる満足感

RCは実質4種類のパワーユニットをもっているが、それぞれに良さが備わっているところが興味深い一台だ。特に実質ベースグレードと言えるRC300をチョイスしても満足できる世界が広がっている。

改良された2・0ℓターボエンジンは確かに高回転域の伸び感が備わり、実用上で不満はない。強いて言えば登坂路におけるトルクがもう少し欲しいと感じるくらいで、そのほかはパワーユニットが軽く、シリーズ中唯一、車重が1680kgに収まるため回頭性が素直で魅力的。

RC350はそこにV6の滑らかな回転フィーリングとトルクがついてくる感覚があり、オールマイティさが備わったところが好感触。エンジンサウンドも心地良い。不足に感じるところは燃費くらいか？ 10%以上の勾配がある登坂路を駆け上がったが、そこでのトラクションも強烈なものがあり、ピュアスポーツさながらの走りも展開できる。

RC300hは車重が1740kgまで高まるため、ややドッシリとした動きになるが、スロットルのツキが良好になり、いつでもどこでもトルクがついてくるリニアさが光る。また、燃費についてもこの手のクルマにしては良好であり、これぞオールラウンダーといえる仕上がりだ。

RC FはV8が生み出す管楽器かと思えるほどの咆哮が魅力。軽量化を進めたおかげか、重たい車体にも関わらず一体感ある走りも展開している。サーキットで走りたい一台だ。

LEXUS
RC/RC F

流麗なルーフラインと大きく張り出した前後フェンダーがスポーツクーペらしい存在感を強調する。「F SPORT」は、ブラックステンレス製の専用ウインドウモールが備わり、引き締まったサイドビューを印象付けている。

流麗なクーペボディで魅了する

エクステリア **EXTERIOR**

セダン派生型だけに奥行きや幅には余裕があり、374ℓの荷室容量を確保している。後席は、背もたれを前倒しする6対4分割可倒式。倒した際に約15㎝の段差が残るが、180㎝までの長尺物に対応する。

DIMENSION

全長 4700mm
ホイールベース 2730mm

全高 1395 mm

全幅 1840mm

ミラー・トゥ・ミラー 2050mm

10.3インチワイドディスプレイを中央最上部に配し、センターコンソールに多くのハードスイッチを用意する。ステアリングは「F SPORT」のロゴ付き専用ディンプル本革ステアリングで、しっとりした触感が味わえる。

INTERIOR インテリア

適度な囲まれ感が心地良い

「F SPORT」のメーターは、ステアリングスイッチの操作でスライドする演出が加わる。「F SPORT」には、高級感のある専用ディンプル本革シフトノブを用意。フットレストまでアルミ製で、アクセルはオルガン式になる。

セダンに近い乗車姿勢で、「F SPORT」専用本革シートは、腰まわりのサポート性を確保しながら快適性も兼ね備えている。縫製とは異なるステッチにより見た目もスポーティだ。後席は身長171㎝の筆者で頭上に手の平2枚の余裕があり、前席座面下に足が入るなど、緊急用としてなら実用になる。

DETAIL

1 全車標準のパドルシフトは、スムーズな8速ATをマニュアル感覚で操作できる。 2 高速道路で重宝するアダプティブクルーズコントロールや車線維持機能を標準装備。 3 走行モードは刺激的な走りを引き出す「SPORT S+」などのほか「ECO」も設定。 4 「リモートタッチ」は、地図画面のピンチイン／アウトなど、スマホ感覚の操作も可能。

CHEVROLET
CAMARO
シボレー・カマロ

アメリカンスポーツの殿堂入り

▶LINEUP　　駆動方式:FR/乗車定員:4名

グレード	ハンドル	エンジン	トランスミッション	車両本体価格
LT RS	左	2.0ℓ 直4ターボ	8速AT	556万円
コンバーチブル	左	2.0ℓ 直4ターボ	8速AT	644万円
SS	左	6.2ℓ V8	10速AT	710万円

「SS」は、グッドイヤー イーグルF1アシンメトリック3を装着し、前は245/40ZR20、後は275/35ZR20。アルミホイールは、力強い印象の5本スポークブライトシルバーペインテッドを履く。

▶SPECIFICATIONS

グレード名:SS	
全長×全幅×全高(mm)	4785×1900×1345
ホイールベース(mm)	2810
トレッド(mm) 前/後	—/—
車両重量(kg)	1710
最低地上高(mm)	—
最小回転半径(m)	—
エンジン型式	—
種類	V型8気筒OHV
ボア×ストローク(mm)	103.2×92.0
総排気量(cc)	6168
最高出力(kW[ps]/rpm)	333[453]/5700
最大トルク(Nm[kgm]/rpm)	617[62.9]/4600
使用燃料/タンク容量(ℓ)	プレミアム/72
WLTCモード燃費(km/ℓ)	—
トランスミッション型式	10速AT
変速比	①4.696 ②2.985 ③2.156 ④1.779 ⑤1.526 ⑥1.278 ⑦1.000 ⑧0.854 ⑨0.689 ⑩0.636 Ⓡ4.866
最終減速比	2.770
駆動方式	FR
パワーステアリング	電動式
サスペンション	Ⓕマクファーソン Ⓡマルチリンク
ブレーキ	Ⓕ&Ⓡベンチレーテッドディスク
タイヤサイズ	Ⓕ245/40ZR20 Ⓡ275/35ZR20
タイヤ銘柄	グッドイヤー・イーグルF1 アシンメトリック
車両本体価格	710万円
ボディカラー	レッドホット
撮影車両の装着オプション	■フロアマットセット(5万6650円) ■ETC 2.0(3万800円)

OUTLINE

2021年国内販売モデルは ストリーミングナビ標準装備

ゼネラルモーターズのシボレーブランドが販売するスポーツモデル、カマロは初代が1967年にデビューしており、半世紀以上の歴史を誇る。六代目となる現行型は2017年に日本で発売した。日本で買える唯一の正規輸入の4人乗りアメリカンスポーツになっている。

スチールモノコックボディのフロントエンジン・リヤドライブという基本構成は初代から踏襲している。ボディはクーペとコンバーチブルがあって、これも初代以来の伝統のラインナップだ。

フロントに縦置きするガソリンエンジンは、クーペ「LT RS」と「コンバーチブル」が2・0ℓ直列4気筒ターボ、クーペ「SS」が6・2ℓV型8気筒自然吸気となっている。トランスミッションは全車ATで、4気筒は8速、V8は10速になる。

サスペンションはフロントがマクファーソンストラット、リヤがマルチリンクで、五代目で一新されたコンポーネンツを受け継いでいる。

19年モデルでマイナーチェンジを行ない、フロントマスクを一新するとともに、V8のATが8速から10速に進化。21年モデルでは純正ナビゲーションシステムが標準装備になった。

同じシボレーブランドのスポーツカー、コルベットがミッドシップに移行したことで、フロントエンジンのスポーツモデルという伝統を受け継ぐカマロの存在価値は高まったのではないだろうか。

レポート=森口将之(本文)/塚田勝弘(写真解説)　フォト=平野 陽

TOPICS

クラウドストリーミングナビを搭載

2020年12月に受注が開始された日本仕様には、最新の地図を常にストリーミングし、地図データを更新する必要のないクラウドストリーミングナビを搭載。自律航法の通信車載ナビゲーションで、トンネルなどGPSで測位できない環境でも自律航法を行なうことができるのが特徴。

「SS」が積むのは6.2ℓ V8のOHVエンジン。可変バルブタイミング機構のVVTを備え、435ps/5700rpm、617Nm/4600rpmというスペックを裏切らない、アメリカンマッスルらしい豪快な加速を堪能できる。「LT RS」と「コンバーチブル」は、2.0ℓ直4ターボを積む。

IMPRESSION

アメリカンFRを堪能できる2種類のパワートレーン

現行カマロのボディサイズは、全幅こそ1900㎜に達するものの、全長は4785㎜と我が国の5ナンバー枠を少しオーバーするだけであり、幅の広ささえ気を遣えば、日本の道でも持て余すことはない。

そのサイズから考えればキャビンはタイトで窓も小さめだが、身長170㎝の自分なら後席にも不満なく座れる。丸型のエアコンルーバーがカップホルダー並みに大きいなど、ディテールにはアメリカンらしさが残っていて微笑ましい。

2・0ℓ4気筒ターボと6・2ℓV8自然吸気のふたつのエンジンは、当然ながら感触は大きく異なる。

4気筒ターボは回り方こそ個性的ではないものの力は十分。2・0ℓクラス相応の燃費や税金で、アメリカンテイスト濃厚なスタイルとサイズの後輪駆動スポーツモデルをドライブできるというところに価値があると感じた。

一方のV8は、シーンによって4気筒と8気筒を切り替えるなどの燃費対策をしており、ATのマナーは昔のようなルーズさはないものの、踏めばロロロ……という重低音とともに速度を上げ、回せば彼の地のサーキットを疾走するレーシング仕様を思い出す快音を響かせる。

シャシーはサスペンションを一新した五代目への進化時に、ヨーロッパ車と比べても遜色がないレベルに引き上げてあり、現行型もV8のビッグトルクを安心して解き放てるポテンシャルを備えている。

ボリューム感のあるボンネット、大きく膨らんだ前後フェンダーアーチなどによりグラマラスな姿を強調する。「SS」は、左右2本出しのクァッドステンレスエギゾースト、ウイングタイプのリヤスポイラーが備わる。

グラマラスな魅惑のワイドボディ

エクステリア **EXTERIOR**

開口部も荷室幅も狭めだが、奥行きは990㎜、荷室高は460㎜、開口部下側から300㎜ほどの深さがあり、間口から想像するよりも意外に広い。ふたり分の数泊程度の荷物であれば十分に飲み込みそうだ。

DIMENSION

全長 4785mm
ホイールベース 2810mm

全高
1345
mm

全幅 1900mm

ミラー・トゥ・ミラー 2065mm

直立したインパネとロングノーズにより鼻先の感覚はつかみにくいが、室内幅には余裕があり、空間自体は窮屈ではない。アルミニウム加飾やフラットボトムのステアリング、エアコン吹き出し口がスポーティさを演出する。

INTERIOR インテリア

低い座面までもがスポーティさを強調

大型二眼と４連の補助メーターがレーシーな雰囲気を醸し出している。自社製の10速ATを積む「SS」。停車状態で後輪を空転させるバーンアウトも可能だ。アクセルペダルはオルガン式で、ペダル配置に違和感はない。

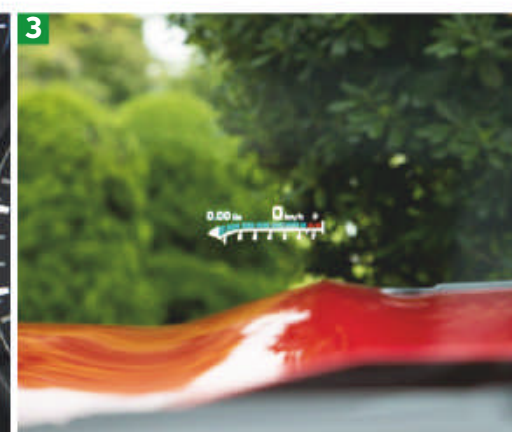
前席はスポーツカーらしい低い位置に座らせるが、シートハイトとチルト＆テレスコ機構により運転姿勢は決めやすい。幅がゆったりしているため、ホールド感はそれなりだ。後席は着座位置が高く、身長171㎝の筆者だと頭が天井に触れるが、前席下に足が入るなど、緊急用としてなら許容できる。

DETAIL

1

2

3

4

1 クロスレシオ化された10速ATはパドルシフトによりマニュアル感覚で操作が可能。 2「スポーツ」「ツーリング」のほか、サーキット用の「トラック」モードを用意する。 3 視線移動を最小限に抑えられるカラーヘッドアップディスプレイを全車に標準装備。 4 後方を映し出すリヤカメラミラーを標準化し、夜間や雨天時でもクリアな視界を確保。

TOPICS

人気のオプションパーツを標準装備化

「M235i xDriveグラン クーペ」に採用のアクティブ・クルーズ・コントロールや電動フロント・シートが、他のグレードでも標準装備化。BMW初のプレミアム・コンパクト・セグメントとなる「2シリーズグランクーペ」の魅力をさらにアップさせている。

BMWの戦略的プラットフォームであるB48型エンジンの中でも、特に高出力なB48A20E型2.0ℓ直列4気筒ターボを搭載。最高出力は306psを誇り、前後駆動力を状況に応じて配分する。機械式トルセンLSDも標準装備され、俊敏なコーナリング性能を実現させる。

OUTLINE

美しいルーフラインに感嘆 居住性も兼ね備える心遣い

いよいよ2シリーズにもラインナップされた待望のグランクーペは、日本でも扱いやすいサイズとスタイリッシュなルックスが身上だ。

現状2シリーズにはいろいろなタイプがあり少々わかりにくいが、グランクーペは三代目1シリーズと同じ最新世代の前輪駆動アーキテクチャをベースとしている。

ワンモーションで描かれたなだらかなルーフラインが美しく、BMWの最新デザインコンセプトによるLEDを駆使したテールエンドも、見なれたL字型ランプとはひと味違った雰囲気を見せている。

M235iがよりアグレッシブな意匠とされているのは見てのとおり。小さいながらも存在感は大きい。

前席はヘッドレスト一体型のスポーティなタイプ。4ドアクーペながら6ライトウインドウであり、上級機種のグランクーペと同じくサッシュレスドアを採用するのも特徴だ。

一見するとリヤウインドウがテールゲートと一体で上下するかのようにも見えるが、トランクフードは単独で開閉するタイプとなっている。

430ℓというラゲッジ容量は、1シリーズやFRの2シリーズクーペと比べてもだいぶ大きい。後席も十分な居住性が確保されている上、三分割可倒式により4人の成人を乗せて長尺物も積みたいような状況にもフレキシブルに対応できる高い機能性をもち合わせる。

むろん最新モデルらしく先進運転支援装備も充実している。

Country	Germany	Debut	2019年10月	車両本体価格	673万円

BMW

M235i GRAN COUPÉ

BMW M235i グラン クーペ

存在感を放つ造形美

▶LINEUP　駆動方式：4WD／乗車定員：5名

グレード	ハンドル	エンジン	トランスミッション	車両本体価格
M235i xDrive グラン クーペ	右	2.0ℓ 直4ターボ	8速AT	673万円

▶SPECIFICATIONS

グレード名：BMW M235i xDrive グラン クーペ	
全長×全幅×全高（mm）	4540×1800×1430
ホイールベース（mm）	2670
トレッド（mm）　前／後	1565×1560
車両重量（kg）	—
最低地上高（mm）	150
最小回転半径（m）	5.4
エンジン型式	B48A20E
種類	直列4気筒DOHCターボ
ボア×ストローク（mm）	82.0×94.6
総排気量（cc）	1998
最高出力（kW［ps］／rpm）	225［306］／5000
最大トルク（Nm［kgm］／rpm）	450［45.9］／1750-4500
使用燃料／タンク容量（ℓ）	プレミアム／50
WLTCモード燃費（km/ℓ）	—
トランスミッション型式	8速AT
変速比	①5.519　②3.184　③2.050　④1.492　⑤1.235　⑥1.000　⑦0.801　⑧0.673　Ⓡ4.221
最終減速比	3.075
駆動方式	4WD
パワーステアリング	電動式
サスペンション	Ⓕストラット Ⓡマルチリンク
ブレーキ	Ⓕベンチレーテッドディスク Ⓡディスク
タイヤサイズ	Ⓕ&Ⓡ225/40R18
タイヤ銘柄	ブリヂストン・TURANZA
車両本体価格	673万円
ボディカラー	スナッパー・ロック・ブルー
撮影車両の装着オプション	■特別塗装色（8万）■ビジョン・パッケージ（販売終了オプション）■電動パノラマ・ガラス・サンルーフ（販売終了オプション）■デビューパッケージ（販売終了オプション）

18インチMライトアロイホイールに、ランフラットのブリヂストンTURANZA T005を装着。ハイパワーに対応するためMスポーツブレーキを標準装備し、高い制動性能を実現している。

IMPRESSION

突き抜けるエンジンの咆哮 ワインディングが楽しい

306psと450Nmを発揮する2・0ℓ直4ターボは強力そのもの。ツインスクロールターボが効いてか、アクセルを踏み増すと即座に低回転から力強く加速し、トップエンドまで気持ち良く吹け上がる。0-100km/h加速は4・8秒というだけあって、瞬発力はなかなかのもの。低音の効いた野太いサウンドともども、「M」と名の付くモデルらしい。

強力な動力性能を確実に路面に伝えるべく、先進的なxDriveはもとより、新開発の機械式トルセンLSDが標準装備される。さらには、アンダーステアを抑制するARBも効いて、俊敏な回頭性を楽しむことができる。スポーティなハンドリングも上々の仕上がりだ。

Sモードを選択するとさらに走りが活き活きとして、アクセルのオンオフでの反応がよりダイレクトになりコントロール性が増す。コーナーではリヤ外輪が踏ん張って押し出してくれるような感覚となり、小さな舵角のまま立ち上がっていける。

その走りからは、FRでないことをとやかく言われないようにというBMWの意地が感じられる。

エキゾーストサウンドもより低音が強調されて刺激的な走りを演出する。市街地では少々気を使うブレーキや太く重いステアリングも、ワインディングではちょうどよい。

スタイリッシュで利便性にも優れるコンパクトなボディに強心臓と高度なメカニズムの数々を詰め込んだ、マルチタレントぶりが光る。

機械式駐車場にも入るコンパクトなサイズの中に、４ドアクーペという独特のスタイリングを実現。メッシュデザインのキドニーグリルやドアミラーはセリウムグレーで統一され、台形のデュアルエキゾーストテールも装備。

BMW M235i GRAN COUPÉ

スタイリッシュな雰囲気と扱いやすいサイズ　エクステリア EXTERIOR

広くて便利な荷室は幅が約880㎜、奥行きが約750㎜、高さが約600㎜で、たっぷりとした収納力を備える。後席シートは4対2対4分割可倒式で、奥行きは最大約1740㎜まで拡大可能だ。

DIMENSION

全長 4540mm

ホイールベース 2670mm

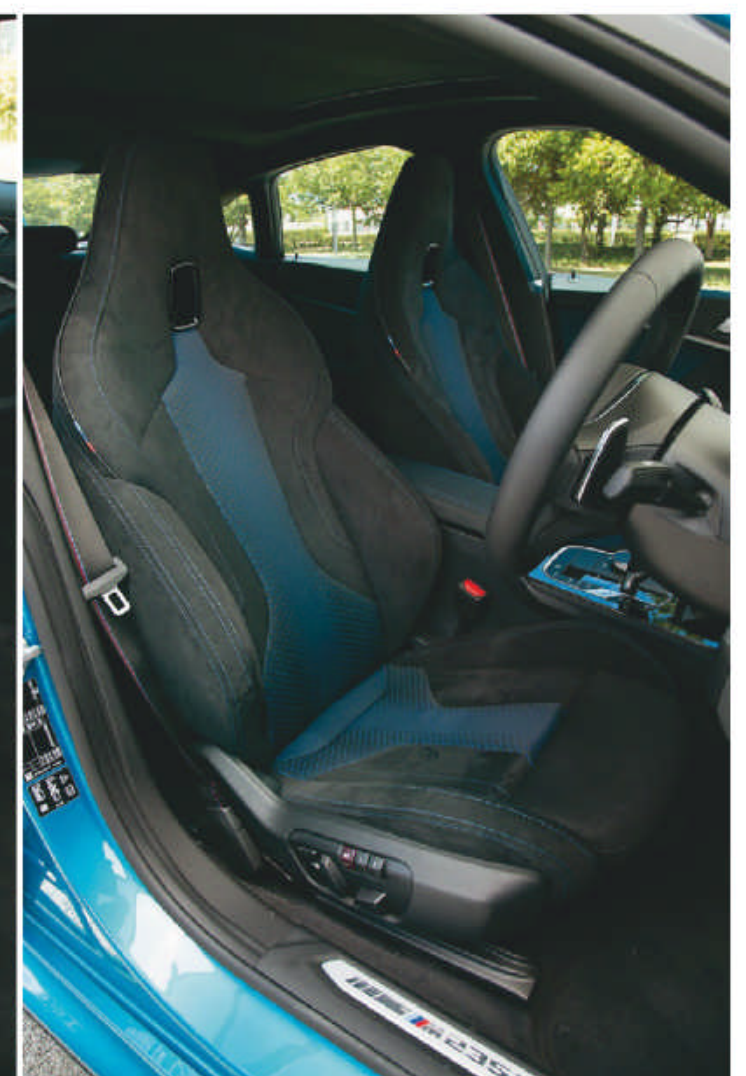
全高 1430 mm

全幅 1800mm

ミラー・トゥ・ミラー 2080mm

フルデジタルメーターとコントロールディスプレイを備えた先進的なインターフェースを採用。車載通信機能のBMWコネクテッド・ドライブも利用できる。Mスポーツレザーステアリングにはパドルシフトも装備。

INTERIOR インテリア 最新の技術を搭載しつつBMWらしさも表現

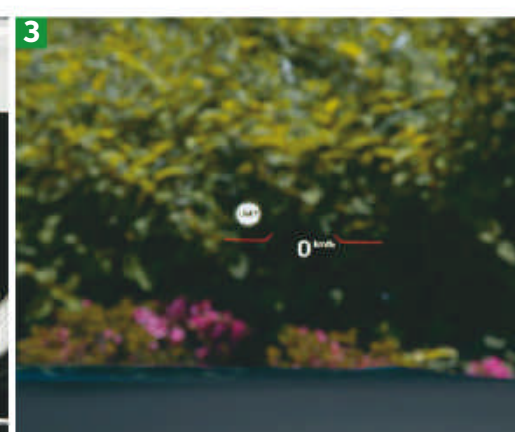
10.25インチのマルチディスプレイメーターを搭載。中央には地図情報などを表示することもできる。電子制御のシフトセレクターの隣にはiDriveコントローラーを装備。アクセルペダルはBMWではお馴染みのオルガン式だ。

スエードに似た質感のセンサテックというトリムとクロスを組み合わせたコンビシートを採用。シート形状はスポーティで、特に脇腹周辺を支えるサイドサポートが大きい。後席は膝前には多少余裕があるものの、頭上はかなり狭く、長距離移動だと閉塞感を感じるかもしれない。

DETAIL

1

2

3

4

1 SPORT＋からECO PROまで、好みの制御モードを選択できるドライビング・パフォーマンス・コントロールを装備。 2 パワー、ブースト、Gなどを表示するスポーツメーターも採用。 3 オプションのビジョン・パッケージにはカラーヘッドアップディスプレイを設定。 4 開放感溢れる電動パノラマガラスサンルーフはメーカーオプション。

 問い合わせ：BMWカスタマー・インタラクション・センター 0120-269-437 https://www.bmw.co.jp

フェリックグレーの18インチダブルスポークアルミホイールに、ミシュランのパイロットスーパースポーツを装着。ブルーの４ピストンビッグキャリパーを備えるＭスポーツブレーキも標準装備する。

握りの太いスポーツステアリングと、正統派のアナログ二眼メーターを装備。アルミ調とハイグロスブラックのインパネ加飾で上質感も表現されている。最新モデルと比べると先進感には乏しいが、いかにもBMWらしい質実剛健とした雰囲気が漂うコックピットだ。

普段使いの快適性と、スポーティな走りを楽しむときのホールド性を兼ね備えたシート。サイドサポートの幅を電動で調整できるほか、太ももを支えるサイサポートの長さも調節できる。後席は意外と実用的で、大人でも不足のない広さだ。

Mエアロダイナミクス・パッケージを装備することで、空力やエンジンの冷却性能を向上。ブラッククローム仕上げのデュアルテールパイプも備わり、止まっている状態でもスポーティな佇まいを見せる。

▶LINEUP　駆動方式：FR／乗車定員：4名

グレード	ハンドル	エンジン	トランスミッション	車両本体価格
M240iクーペ	右	3.0ℓ 直6ターボ	8速AT	727万円

▶SPECIFICATIONS

グレード名：M240iクーペ	
全長×全幅×全高（mm）	4470×1775×1410
ホイールベース（mm）	2690
トレッド（mm）　前／後	1510／1535
車両重量（kg）	1560
最低地上高（mm）	130
最小回転半径（m）	5.1
エンジン形式	B58B30A
種類	直列6気筒DOHCターボ
ボア×ストローク（mm）	82.0×94.6
総排気量（cc）	2997
最高出力（kW［ps］／rpm）	250［340］／5500
最大トルク（Nm［kgm］／rpm）	500［51.0］／1520-4500
使用燃料／タンク容量（ℓ）	プレミアム／52
WLTCモード燃費（km／ℓ）	11.2
トランスミッション形式	8速AT
変速比	①5.000　②3.200　③2.143　④1.720　⑤1.314 ⑥1.000　⑦0.822　⑧0.640　Ⓡ3.456
最終減速比	2.813
駆動方式	FR
パワーステアリング	電動式
サスペンション	Ⓕストラット Ⓡ5リンク
ブレーキ	Ⓕベンチレーテッドディスク 対向4ポットキャリパー Ⓡベンチレーテッドディスク 対向2ポットキャリパー
タイヤサイズ	Ⓕ225/40R18 Ⓡ245/35R18
タイヤ銘柄	ミシュラン・パイロットスーパースポーツ
車両本体価格	727万円
ボディカラー	サンセット・オレンジ・メタリック
撮影車両の装着オプション	■特別塗装色（8万円）■ダコタ・レザー・シート（19万1000円）■アクティブ・クルーズ・コントロール（9万3000円）

コンパクトサイズで手軽にBMWの直6エンジンを味わえる貴重な存在。3.0ℓ直6ターボは最高出力340psを誇り、多くの人にとって410psのM2でなくとも十分と感じさせる動力性能を備える。

8速ATの電子制御式ギヤセレクターは、ステップトロニックの変速操作にも対応。ペダルはいかにも素っ気ない雰囲気だが、発進加速を最大化するローンチ・コントロール機能も備わっており、スポーツマインドを刺激する。

レポート＝岡島裕二（本文）／小林秀雄（写真解説）　フォト＝中野幸次

Country | Germany | Debut | 2013年2月(マイナーチェンジ:17年8月) | 車両本体価格 | 727万円

BMW

M240i COUPÉ

BMW M240iクーペ

比類なき高性能スポーツの実力

市街地での走りを楽しめる機敏な動きと優れた軽快感

　M240iのようにグレード名の頭にMが付いたモデルは、M2やM3を開発するM社が手掛けた高性能シリーズ。生粋のMモデルのような専用のエンジンパーツなどは使われていないが、ノーマルエンジンをベースにパワーアップが図られ、サスペンションやブレーキにもM社のチューニングが施されている。

　M240iのエンジンは排気量こそM2と同じ3・0ℓ直噴ターボだが、M2ほど刺激的な吹け上がりや高回転域の伸びはない。だが、それでもコンパクトクーペのボディに3・0ℓ直噴ターボを押し込んでいるのだから、速くないわけがない。低回転域からトルクフルで、野太い排気音を響かせながら豪快な加速を見せてくれる。どの回転域からでも鋭い加速を引き出すことができるフレキシビリティではM2を凌いでいる。

　ハンドリングもM2に負けない俊敏さを味わうことができ、短いホイールベースを活かして素早く向きを変えてくれる。足まわりは引き締まっているが、アダプティブMサスペンションで、コンフォートを選択すれば市街地では快適に走ることができる。このあたりの日常性の高さも、M240iの魅力だ。

　2シリーズのクーペは次期モデルがFFベースになると思っていたが、クーペだけはFRが継承される。ただし、ボディはひと回り大きくなってしまうので、現行型よりも軽快感は薄れてしまうだろう。M240iのコンパクトなボディや機敏な動きに魅力を感じているなら、あえて現行型を買うのも悪くはない選択だ。

問い合わせ:BMWカスタマー・インタラクション・センター ☎0120-269-437 https://www.bmw.co.jp

写真は「クアドリフォリオ」の2.9ℓ V6エンジン。90度というバンク角、86.5㎜×82.0㎜というボア×ストロークは、フェラーリのV8エンジンと同じだ。迫力ある咆哮とともに、鋭い加速を堪能できる。

カーボンパネル、アルミペダル、レザー製ダッシュボードなどを備える「クアドリフォリオ」は、スポーティなのはもちろん、セクシーなムードも漂わせる。ステアリングヒーター、シートヒーターなどの快適装備も完備する。

赤のブレーキキャリパーは「クアドリフォリオ」専用。オプションで黄色、黒も設定する。タイヤ＆ホイールは19インチで、アルファロメオお馴染みの5ホールデザイン（ガンメタ）が標準になる。

「クアドリフォリオ」の前席はホールド性に富み、革／アルカンターラでも滑りにくい。前席はランバーサポートを含めた8ウェイ電動調整式。後席はDセグメントとしては足元がやや狭く感じられる。

▶LINEUP　駆動方式：FR／乗車定員：5名

グレード	ハンドル	エンジン	トランスミッション	車両本体価格
スプリント	右	2.0ℓ 直4ターボ	8速AT	460万円
ヴェローチェ	右	2.0ℓ 直4ターボ	8速AT	598万円
クアドリフォリオ	右	2.9ℓ V6ツインターボ	8速AT	1174万円

レポート＝岡島裕二（本文）／塚田勝弘（写真解説）　フォト＝平野 陽

Country | Italy | Debut | 2017年9月(一部改良:21年6月) | 車両本体価格 | 460万円~1174万円

ALFA ROMEO GIULIA

アルファロメオ ジュリア

アルファー流のFRスポーツセダン

▶SPECIFICATIONS

グレード名:クアドリフォリオ	
全長×全幅×全高(mm)	4635×1865×1435
ホイールベース(mm)	2820
トレッド(mm) 前/後	1555/1605
車両重量(kg)	1710
最低地上高(mm)	—
最小回転半径(m)	5.7
エンジン形式	670050436
種類	V型6気筒DOHCツインターボ
ボア×ストローク(mm)	86.5×82.0
総排気量(cc)	2891
最高出力(kW[ps]/rpm)	375[510]/6500
最大トルク(Nm[kgm]/rpm)	600[61.2]/2550
使用燃料/タンク容量(ℓ)	プレミアム/58
WLTCモード燃費(km/ℓ)	—
トランスミッション形式	8速AT
変速比	①5.000 ②3.200 ③2.143 ④1.720 ⑤1.314 ⑥1.000 ⑦0.822 ⑧0.640 Ⓡ3.478
最終減速比	3.090
駆動方式	FR
パワーステアリング	電動式
サスペンション	Ⓕダブルウイッシュボーン Ⓡマルチリンク
ブレーキ	Ⓕベンチレーテッドディスク 対向6ポットキャリパー Ⓡベンチレーテッドディスク 対向4ポットキャリパー
タイヤサイズ	Ⓕ245/35ZR19 Ⓡ285/30ZR19
タイヤ銘柄	ピレリ Pゼロ・コルサ
車両本体価格	1174万円
撮影車両の装着オプション	■プレミアムフロアマットRHD ■ETC車載器 ■特別塗装色(33万円)

タイヤを四隅に配置したレーシーな姿勢が特徴。「クアドリフォリオ」は、専用の前後バンパーやカーボン製リヤスポイラー、カーボンインサート付きサイドスポイラーなどによりスポーツ度をアップ。

日本向けは8速ATのみで、シフトレバーとパドルシフトでマニュアル感覚の操作が可能。滑り止めが施されたアルミ製ペダルを標準化する。オルガン式アクセルペダルは、少し中央寄りに感じられる。

スパルタンな印象のスタイル 個性の強さは乗り味にも

ジュリアは1960年代にアルファロメオを牽引していた武骨なスタイルのセダンだったが、現代に蘇ったジュリアは実にアルファらしい洗練されたスポーツセダンになった。アルファのファンがジュリアの復活で最も喜んだのがFRを採用したこと。クライスラーへの展開も想定して新開発されたFR用プラットフォームにより、3シリーズやCクラスと肩を並べるコンパクトなサイズでありながらも、ライバルを凌駕するスポーティな走りを手に入れた。

ジュリアを運転して最初に驚かされるのが、超クイックなステアリングだ。ロックトゥロックが2回転強しかなく、走らせてみても少しの操舵でクルマが素早く向きを変える。それを受け止めるためにボディは剛性が高く、サスペンションもロールを抑えた引き締まったセッティングだ。慣れるまでは少し乗りにくく感じ、乗り心地もそれなりに硬くなっているが、それがまったく嫌に思えないのがジュリアの不思議な魅力だ。

ラインナップの中心は280psを発揮する2・0ℓ直4ターボのヴェローチェと、M3をライバル視する2・9ℓV6ターボを搭載するクアドリフォリオ。ヴェローチェでも十分に速く、DNAスイッチでダイナミックモードを選択すれば、心地良い加速と排気音を満喫できる。

昨年秋の改良では、待望のナビや車線維持機能付きのACCが導入された。最近になってディーゼルの販売を終了したが、2千万円越えのGTAを受注販売するなど情熱は尽きていない。

特別仕様の「GT-R NISMO Special edition」に採用されるカーボン製エンジンフードは軽量化とルックスを両立。新色「NISMOステルスグレー」のソリッドカラーとも相性が良く、マッシブな印象を与える。

エンブレムやホイールのセンターキャップには、約20年ぶりにリニューアルされた日産の新しいロゴを採用している。インテリアは随所にレッドステッチが施されるが、現行型からの大きな変更はない。

日産GT-R NISMO 2022年モデル登場！

ニスモのレーシングテクノロジーを惜しみなく投入したGT-R NISMOの最新モデルが発表された。その中でも、新たに設定された特別仕様の「GT-R NISMO Special edition」に注目が集まる!

GT-R NISMO 主な装備

- カーボン製ルーフ
- カーボン製エンジンフード（NACAダクト付）
- カーボン製フロントバンパー
- 拡幅カーボン製フロントフェンダー
- カーボン製サイドシルプロテクター
- カーボン製リヤバンパー
- カーボン製リヤスポイラー
- カーボン製トランクリッド
- NISMO専用VR38型エンジン
- NISMO専用GT3タービン
- カーボンセラミックブレーキ
- レイズ製アルミ鍛造ホイール
- NISMO専用サスペンション
- ハイグリップタイヤ
- RECARO製カーボンバックバケットシート
- ボンディングボディ

GT-R NISMO Special edition 専用装備

カーボン製のボンネットにはレーシングカーに多用される、空気抵抗の少ないNACAダクトを設ける。クリア塗装仕上げとすることで美しいカーボン柄を堪能することができる。

熟練職人による手組みエンジンの証として装着される「匠」のネームプレートの文字色が赤に。エンジン内部の部品の精度を極限まで高め、フリクションを低減したスペシャル仕様だ。

足元にはレイズ製の20インチアルミ鍛造ホイールを装着。リムにレッドのアクセントカラーをあしらい、スポイラーやサイドスカートのアクセントと呼応するデザインとされている。

最先端のワークスチューンをストリートで駆る歓び

GT-R NISMOは、日産のワークスチームとして世界のレースに挑戦し数々の輝かしい成績を残してきたニスモが最先端のテクノロジーを惜しみなく投入したレーシングカーのロードバージョンだ。

2022年モデルには特別仕様の「GT-R NISMO Special edition」が新たに設定された。「Special edition」には、NISMO専用カーボン製エンジンフード（クリア塗装・NACAダクト付）を採用。さらに専用装備となるレイズ製20インチアルミ鍛造ホイールにはレッドリム加飾を施している。エンジンのピストンリング、コンロッド、クランクシャフトなどには、高精度重量バランスエンジン部品を採用し、ハイパフォーマンスを実現。手組みの証として完成したエンジンに貼り付けられる「匠」のネームプレートも専用カラーを設定するなど特別感が高められている。

「GT-R NISMO」「GT-R NISMO Special edition」ともに、サーキットのアスファルトをイメージした新色「NISMOステルスグレー」を設定し、いっそう存在感を際立たせる。両モデルの価格や詳細なスペックの発表は8月、発売は10月の予定だ。

日本を代表する最高峰スーパースポーツ

最先端の技術を惜しみなく注ぎ込んだ
世界をライバルと目するスーパーカー
圧倒されるデザインもハイエンドだ

CHAPTER 5

1200万円	1400万円	1600万円	1800万円	2000万円	2200万円	2400万円

P114

E507ps／M37ps×2＋48ps
E56.1kgm／M7.4kgm×2＋15.1kgm

2420万円
HONDA
NSX

P118

1350万円～1500万円

E299ps／M180ps［HV］477ps［V8］
E36.3kgm／M30.6kgm［HV］55.1kgm［V8］

HONDA NSX

ホンダ NSX

スーパースポーツ電動化への先鋒

タイヤ径はフロントが19インチ、リヤは20インチと前後で異なる。ホイールは鍛造でペインテッド（塗装）を標準としつつ、切削／ポリッシュ仕上げもオプションメニューとして用意している。カーボンセラミックのブレーキローターもオプションアイテムだ。

▸SPECIFICATIONS

グレード名：NSX	
全長×全幅×全高（mm）	4490×1940×1215
ホイールベース（mm）	2630
トレッド（mm） 前／後	1655×1615
車両重量（kg）	1800
最低地上高（mm）	110
最小回転半径（m）	5.9
エンジン型式	JNC
種類	V型6気筒DOHCツインターボ
ボア×ストローク（mm）	91.0×89.5
総排気量（cc）	3492
エンジン最高出力（kW［ps］／rpm）	373［507］／6500-7500
エンジン最大トルク（Nm［kgm］／rpm）	550［56.1］／2000-6000
モーター種類	交流同期電動機
モーター型式	H2-H3-H4
モーター最高出力（kW［ps］／rpm）	Ⓕ27［37］／4000（×2基） Ⓡ35［48］／3000
モーター最大トルク（Nm［kgm］／rpm）	Ⓕ73［7.4］／0-2000（×2基） Ⓡ148［15.1］／500-2000
使用燃料／タンク容量（ℓ）	プレミアム／59
WLTCモード燃費（km/ℓ）	10.6
トランスミッション型式	9速DCT
変速比	①3.838 ②2.433 ③1.777 ④1.427 ⑤1.211 ⑥1.038 ⑦0.880 ⑧0.747 ⑨0.633 Ⓡ2.394
最終減速比	Ⓕ8.505 Ⓡ3.583
駆動方式	4WD
パワーステアリング	電動式
サスペンション	Ⓕダブルウイッシュボーン Ⓡウイッシュボーン
ブレーキ	Ⓕベンチレーテッドディスク 対向6ポットキャリパー Ⓡベンチレーテッドディスク 対向4ポットキャリパー
タイヤサイズ	Ⓕ245/35ZR19 Ⓡ305/30ZR20
タイヤ銘柄	コンチネンタル・スポーツコンタクト6
車両本体価格	2420万円
ボディカラー	インディイエローパールⅡ
撮影車両の装着オプション	—

OUTLINE

欧州勢と肩を並べる独自性 年次を経ても存在感を堅持

本体価格は2420万円。心臓部の3・5ℓV6ツインターボは507ps／550Nmを発揮。そこに9速DCTと計3個（リヤ1個、フロント2個）のモーターを備えたハイブリッドスーパーカーである。プラグインではない点にデビューから5年という設計年次を感じなくもないが、価格や性能、そしてミッドシップレイアウトといったNSXを構成する各要素は、欧州の名だたる最新エキゾチックスーパーカーとガチンコ勝負できる存在と言っていい。

NSXがデトロイトで世界初公開された2015年に、ホンダは第四期F1参戦を開始。現在のF1パワーユニットは1・6ℓV6ターボに熱や運動エネルギーの回生システムを組み合わせたハイブリッドで、もちろんNSXとはまるで別物ではある。しかし、フェラーリにマクラーレン、メルセデスAMGにアストンマーティンの例を挙げるまでもなく、F1に出ているといないでは、スーパーカーとしての「箔」にも差がつくことは否定できない。

それでも同じジャパンブランドのGT-RやLCと比較すると随分高価だが、NSXは米オハイオ州にある専用工場で、最大で日産8台というゆっくりとしたペースでハンドメイドされている。フェラーリはもちろん、今やマクラーレンより少ない（!）生産規模を考えたら、これでも安い……というか「ビジネスとして成立していないんではないか？」と心配になるほどである。

ミッドシップのスーパースポーツカーはV8やV10といったマルチシリンダーが一般的だが、NSXはそれらとは異なる。エンジンは排気量を控えめにした3.5ℓのターボ付きとする一方で、強力なモーターを加えて高い動力性能を確保する先進性が特徴だ。

TOPICS

特設サイト「NSX 30th Anniversary」を公開中

NSXがデビューしたのが1990年。一時、生産を中止したが、2016年二代目モデルが登場、2020年には誕生30周年を迎えた。それを記念して、初代～二代目の歴史やホンダがNSXに込めた想いなどを紹介した特設サイトを公開中。30種のコンテンツが配信されている。

▶LINEUP　駆動方式：4WD／乗車定員：2名

グレード	ハンドル	エンジン	トランスミッション	車両本体価格
NSX	右	3.5ℓV6ツインターボ+モーター	9速DCT	2420万円

IMPRESSION

安定性と旋回性を両立した電動化がもたらす足まわり

NSXの走りはまさに「電動化」のメリットを存分に生かしたこれまでにない類の感覚にあふれる。37psのモーターで左右前輪を独立して自在に駆動する「SH（スーパーハンドリング）-AWD」によって、まるでレールにハマったような安定性と、グリグリと曲がる旋回性が同居する。また、エンジン直結のリヤモーターは加速アシストや回生のほか、変速時に絶妙なトルクを掛けることで、高級サルーンのように滑らかな変速も実現しているのだ。

ときにはEV走行も可能で、しかも徹頭徹尾スムーズ、そして旋回性能もアシストする電動化パワートレーンのおかげで、穏やかモード時のNSXは、驚くほど静かで乗り心地も柔らかい。その乗り味はそこいらの高級サルーンも蹴散らすほど上品だ。そして最も硬派なモードにセットすると、恐ろしく速く、同時に機敏に曲がるのだが、そのドライビングに肉体的負担はまるでなく、どこまでも安全でイージーなのが凄い。

そんなNSXの動向で気になるのは、国内のウェブサイトが現在「2020年モデルの販売は終了致しました」というコメントとともに、更新がストップしてしまっていることだ。北米では新色「ロングビーチブルーパール」を設定した2021年モデルが発表されているのだが、それはどうやら国内では販売されない模様だ。そういえば、F1も今シーズン限りで参戦終了するし、NSXの今後は果たして……。

※2020年モデルは販売終了。

ホンダが誇るミッドシップスーパースポーツカー。GT-Rのような箱型スタイルとは異なり、プロポーションはフェラーリやランボルギーニと同じ方向性だ。リヤウインドウ越しに見えるエンジンもしっかりデザインされている。

HONDA
NSX

ミッドシップならではのアピアランス

エクステリア
EXTERIOR

車体後部に備わるラゲッジルームは、このクルマにとっては脇役未満。機内持ち込みサイズのスーツケースを積むのも厳しい空間だ。前後長390㎜×幅1130～1670㎜、そして深さは280㎜ほどだ。

DIMENSION

全長 4490mm
ホイールベース 2630mm

全高
1215
mm

全幅 1940mm

ミラー・トゥ・ミラー 2225mm

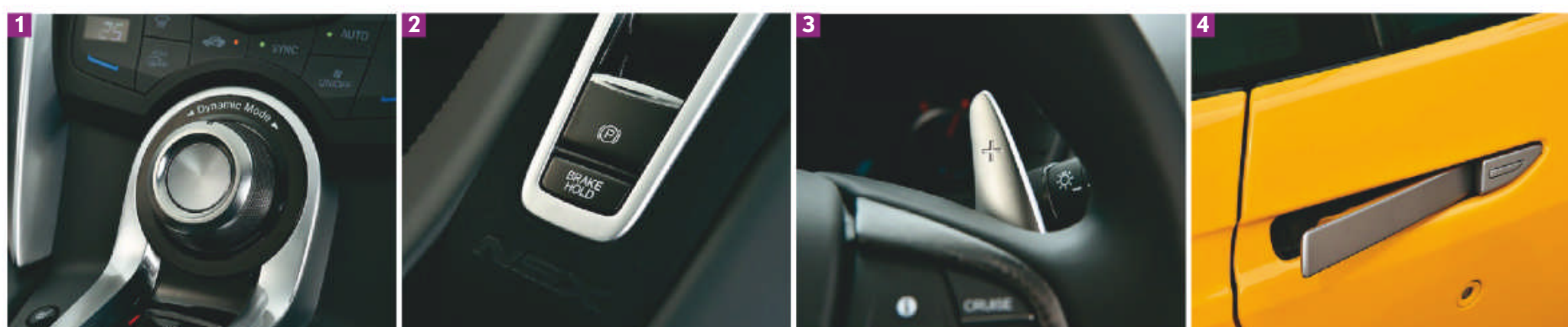
まるで大パノラマのように前方視界が抜群にいい。そんな初代NSXの美点はしっかりと受け継がれている。ダッシュボードやセンターコンソールは広範囲にレザーを張った上質な仕立てで、ステアリングにはカーボンを組み合わせている。

INTERIOR インテリア

スーパースポーツを体現したコックピット

メーターはTFT液晶式で、「TRACK」や「SPORT＋」モードではタコメーターの表示が変わる。ホンダ独自のボタン式シフトレバーの前方にあるダイヤルは、走行モード切り替え。ペダルは滑り止め付きのアルミだ。

低いヒップポイントがいかにもスポーツカーらしい。頭上空間に余裕があるのは、ヘルメットを被ってのサーキット走行まで考えているからだ。シート形状は大きく張り出して強靭なサイドサポートながら、窮屈な印象がないのが絶妙。シート調整は標準では手動式だが電動調整機能も設定する。

DETAIL

1
2
3
4
1 走行中でも瞬時に操作できるよう、走行モード切り替えダイヤルはコックピットで最も大きく、最も目立つように配置。静粛性重視の「QUIET」からサーキット用の「TRACK」まで4パターンから選べる。 2 駐車ブレーキは電動式でホールド機能付き。 3 パドルシフトは大型でコラム固定式だ。 4 ドアノブは通常はフラットに格納されるタイプ。

シフトレバーは本革巻きで、10速ATはショックとは無縁のスムーズな変速マナーが自慢。アルミ製スポーツペダルを標準装備し、アクセルは疲れにくいオルガン式を採用。滑り止め付きなので雨天時でも操作しやすい。

ワイド感のあるインパネは、直立気味でボディサイズから想像するよりも心地良いタイト感がある。「コンバーチブル」は、ピラー・ルーフサイドガーニッシュやドアトリムなどに合成皮革を使い、上質感を演出。「ナノイー」付き2ゾーンオートエアコンを標準装備する。

ソフトトップはトランクの前に完全に格納される。開閉時間は約15秒で、50㎞/h以下なら走行中でも操作可能。ドア後方のキックアップとワイドなトランク形状により、ダイナミックな印象を受ける。

シートサイドにキルティングが施されたラグジュアリー感のある前席は、座面も背もたれも心地良いホールド感が得られる。後席は大人だと屈んで座ってもきつく、手荷物を置く場所と割り切りたい。

湧き出るようなトルク感、高速域のパンチ力を備えた5.0ℓ V8のNAエンジンの出力は、477ps／540Nmに達する。吸気音が車内で共鳴するサウンドジェネレーターによりクローズ時でもサウンドを楽しめる。

タイヤは、F：245/40RF21／R：275/35RF21のミシュラン パイロット・スーパースポーツを履く。2020年6月の一部改良で、リヤの21インチアルミホイールには、ディスクホイールの軽量化が盛り込まれている。

レポート＝佐野弘宗（本文）／塚田勝弘（写真解説）　フォト＝平野 陽

LEXUS LC

レクサスLC

▶LINEUP			駆動方式:FR/乗車定員:4名	
グレード	ハンドル	エンジン	トランスミッション	車両本体価格
LC500	右	5.0ℓ V8	10速AT	1350万円
LC500"L package"	右	5.0ℓ V8	10速AT	1350万円
LC500"S package"	右	5.0ℓ V8	10速AT	1450万円
LC500 Convertible	右	5.0ℓ V8	10速AT	1500万円
LC500h	右	3.5ℓ V6+モーター	電気式無段変速機	1400万円
LC500h"L package"	右	3.5ℓ V6+モーター	電気式無段変速機	1400万円
LC500h"S package"	右	3.5ℓ V6+モーター	電気式無段変速機	1500万円

V8エンジンが奏でる快音

▶SPECIFICATIONS	
グレード名:LC500 "Convertible"	
全長×全幅×全高(mm)	4770×1920×1345
ホイールベース(mm)	2870
トレッド(mm) 前/後	1630/1635
車両重量(kg)	2050
最低地上高(mm)	135
最小回転半径(m)	5.4
エンジン形式	2UR-GSE
種類	V型8気筒DOHC
ボア×ストローク(mm)	94.0×89.5
総排気量(cc)	4968
最高出力(kW[ps]/rpm)	351[477]/7100
最大トルク(Nm[kgm]/rpm)	540[55.1]/4500
使用燃料/タンク容量(ℓ)	プレミアム/82
WLTCモード燃費(km/ℓ)	8.0
トランスミッション形式	10速AT
変速比	①4.923 ②3.153 ③2.349 ④1.879 ⑤1.462 ⑥1.193 ⑦1.000 ⑧0.792 ⑨0.640 ⑩0.598 Ⓡ5.169
最終減速比	2.937
駆動方式	FR
パワーステアリング	電動式
サスペンション	Ⓕ&Ⓡマルチリンク
ブレーキ	Ⓕベンチレーテッドディスク 対向6ポットキャリパー Ⓡベンチレーテッドディスク 対向4ポットキャリパー
タイヤサイズ	Ⓕ245/40PF21 Ⓡ275/35PF21
タイヤ銘柄	ミシュラン・パイロットスーパースポーツ ZP
車両本体価格	1500万円
ボディカラー	ブレージングカーネリアンコントラストレイヤリング
撮影車両の装着オプション	■特別塗装色(16万5000円)■ランフラットタイヤ&鍛造アルミホイール(16万5000円)■トルセンLSD(4万4000円)■カラーヘッドアップディスプレイ(8万8000円)■"マークレビンソン"リファレンスサラウンドサウンドシステム(22万3300円)

流麗かつ妖艶なデザインとコンバーチブルゆえの高揚

「速ければそれでよし!?」の純スーパースポーツカーであるGT-RやNSXとは異なり、レクサスLCはデザインや質感、肌触り、センス、キャラクターといった数字で語れない部分を、目の肥えた富裕層に売るクルマである。そんな日本車が最も不得意(?)とする分野に果敢に挑んだLCだが、その流麗かつ妖艶なデザインは、発売から4年以上経過した現在も色褪せてない。

LCにおける直近の話題は、昨年6月の一部改良と同時に「コンバーチブル」が発売されたことだ。そのクーペの3年遅れという追加時期はこの種の商品としては遅いというほかないが、それまでGA-Lプラットフォームの熟成に人員を割いてきたから……というのがレクサスの公式見解である。ただ、クーペ設計段階から追加を想定していたというコンバーチブルそのもののデキは素晴らしい。特徴的なヒップラインを崩さずにトップを収めた造形はたいしたものだし、クローズ時の姿も流麗だ。さらにハイブリッドを諦めてまでも後部座席を残した点は、この種のクルマの流儀をわきまえている。

というわけで「LC500」のみの設定となるコンバーチブル最大の価値は「V8サウンドを最高の環境で聴けること」と開発陣も公言しており、7200rpm付近まで回したときの絞り出すような快音は感動的ですらある。この5・0ℓV8は今や世界的にも貴重品になりつつある大排気量自然吸気ユニットであり、このエンジンを愛でるだけでもLCの存在価値はある。

 問い合わせ先:レクサスインフォメーションデスク 0800-500-5577 https://lexus.jp

PRESENT CORNER

プレゼントコーナー

3名様

1 スープラ 1/30ミニカー
提供:トヨタ自動車

スープラのエクステリアの特徴を見事に形取る1/30ミニカー。ダイキャストならではの重厚感を味わえる仕上がり。各色1名様にプレゼント。

1名様

2 NSX 1/18ミニカー
提供:本田技研工業

NSXのディティールを再現したミニカー。1/18スケールのため全長は約250㎜に達し、他では味わえない重量感が魅力だ。

3 NSX 1/43ミニカー
提供:本田技研工業

NSXのシャープなフォルムを忠実に再現した1/43ミニカー。精巧につくられているため細部まで楽しめる仕上がりだ。各色1名様にプレゼント。

1名様

4 ホンダ F1ポストカード
提供:本田技研工業

ホンダF1の勝利記念ポストカード。エミリア・ロマーニャGP、モナコGP、アゼルバイジャンGP、フランスGPの4枚をセットでプレゼント。

10名様

5 レクサス ノート
提供:レクサスインターナショナル

1名様

B5サイズのノート。表紙は上質なレザーでレクサスのロゴが刻印されている。中面は方眼ノートになっていて使い勝手が良い。

7 LC500h 1/64ミニカー
提供:レクサス インターナショナル

1名様

1/64と小型ながらフロントグリルやホイールなどエクステリアの特徴を再現。カラーリングはネーブルスイエローコントラストレイヤリング。

9 BMW 1/64ミニカーセット
提供:ビー・エム・ダブリュー

Mシリーズのミニカーが4台セットになった「BMW M CAR COLLECTION」。全長約7㎝で専用パッケージ付き。

2名様

1名様

8 レクサス スポーツタオル
提供:レクサスインターナショナル

カリフォルニア産サンホーキン綿を100%使用し吸水性に優れた今治タオル。柔らかな手触りが特徴。

10 カングー スツールバケツ
提供:ルノー・ジャポン

カングーのロゴとイラストが描かれたスツールミニバケツ。蓋を閉めて座ることができる。容量は約4ℓ。各色1名様にプレゼント。

2名様

6 レクサス カトラリーセット
提供:レクサスインターナショナル

1名様

レクサスのロゴが入ったブラックステンレスのデザートスプーンとフォーク。RC“F SPORT”のウインドウモールに採用されているステンレス材と同等のものを使用し漆黒に仕上げられている。

12 GT-R トミカ 提供:日産自動車

GT-R生誕50周年記念車「GT-R 50th Anniversary」のトミカ。ワンガンブルーのカラーリングが特徴的だ。

1名様

13 フェアレディZ トミカ
提供:日産自動車

こちらも誕生50周年記念「フェアレディZ 50th Anniversary」のトミカ。1970年代に活躍した「Datsun 240Z BRE」のカラーリングを再現したモデル。

1名様

11 ルノー折り畳み傘
提供:ルノー・ジャポン

ルノーのロゴがプリントされた折り畳み傘。厚手の生地で骨が丈夫で立派なつくりなので、本降りの雨や強い風にも耐えられる耐久性。各色1名様にプレゼント。

2名様

14 ニューモデル速報 600号記念ステッカー

3名様

本誌創刊600号を記念した限定ステッカー。丸型や四角など6種類のステッカーを1シートにレイアウト。3枚セットでプレゼント。

▶応募要項

プレゼントをご希望の方は、見本を参考にハガキに記入の上、本ページの右下の応募券を添付して、右記の宛先までお送りください。当選の発表は賞品の発送をもって代えさせていただきます。ハガキにお書きいただいた項目はプレゼントの発送、および雑誌づくりの参考にさせていただくためのもので、それ以外の目的には使用しません。ご記入いただいたメールアドレスは、新商品のご案内などに使用させていただく場合があります。

応募締め切り 2021年8月27日（金）消印有効

宛先 〒160-8461 東京都新宿区新宿6-27-30
新宿イーストサイドスクエア7F
株式会社三栄 ニューモデル速報編集部
「2021-2022年 スポーツカーのすべて」プレゼント係

ハガキ

①郵便番号・住所・氏名・電話番号
②職業・年齢・性別
③連絡メールアドレス（任意）
④希望プレゼント番号・商品名
⑤弊誌をご購読いただいた理由
⑥すべてシリーズへのご意見・要望
⑦現在所有の車種・年式
⑧購入を検討している車種
⑨その車種が欲しい理由

続刊予定 「2022年 軽自動車のすべて」は8月31日発売予定です。

2021-2022年 スポーツカーのすべて プレゼント応募券